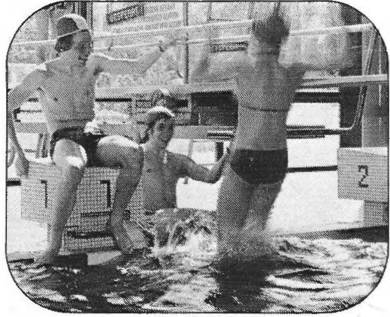
September/Oktober 1980 · 27. Jahrgang
Heft 5
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v.

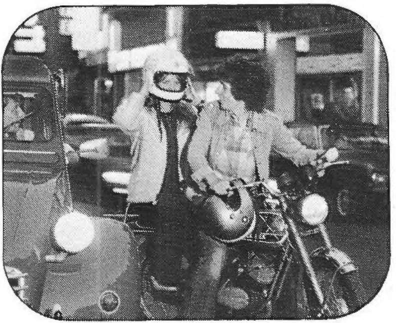
NEUE AUTOS · VERKEHR POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad



Wir sind jung und leben mit dem Risiko





Jung zu sein und Freude am Risiko schließen aber vernünftiges





Denken und Handeln nicht aus . . .

und einer starken Versicherung als Partner.

Keine Sorge–
Volksfürsorge

Die Volksfürsorge informiert:

Gerade in jungen Jahren sind Sie durch die gesetzliche Rentenversicherung völlig unzureichend abgesichert.
Urteilen Sie selbst:

- Während der ersten 5 Arbeitsjahre keine Rente bei Berufsunfähigkeit.
- Erst nach 15 Berufsjahren Anspruch auf Altersruhegeld.
- Nach Erfüllung der Wartezeiten anfangs äußerst niedrige Leistungen.

Der Jugend-Vollschutz bei der Volksfürsorge bietet Ihnen die Sicherheit, die Sie heute und für Ihre Zukunft brauchen.

Hier ein Beispiel:
Unsere Leistungen:

Sparkapital/Versicherungssumme plus hohe Gewinnanteile fällig beim Tode, spätestens zum 60. Lebensjahr – nach Tarif 2 (Beitragsfreiheit bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	25 000,– DM
Versorgungskapital bei Unfalltod	50 000,– DM
Leistung bei 100% Invalidität durch Unfall	30 000,– DM
Monatliche Berufsunfähigkeitsrente (Bei mehr als 50% Berufsunfähigkeit)	500,– DM
Unfall-Krankenhaustagegeld	20,– DM

Monatsbeitrag hierfür:	er	sie
Eintrittsalter 15 Jahre	64,80	73,70
Eintrittsalter 20 Jahre	71,––	80,––
Eintrittsalter 25 Jahre	80,10	89,80

Sprechen Sie mit einem unserer 35.000 Mitarbeiter.
Er berät Sie gern.

ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE auto club europa e.v.,
Vorsitzender:
Ludwig Gosepath

Verlag:
ACE-Verlag GmbH,
Geschäftsführer:
Dieter Fabig
Werner Schüßler

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer.
Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier.
Ständige Mitarbeiter:
Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier.
Recht: Wolfgang Vogt.
Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06,
7000 Stuttgart 50,
Telefon: (07 11) 50 67-1,
Telex: 07 254 873,
Telefax: (07 11) 50 67-236

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 1. 1. 1980

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr.
Auflage 508 000

inhalt

TEST/TECHNIK

WIRTSCHAFT

VERKEHR

MEDIZIN

ACE AUTO CLUB EUROPA

RECHT

REISE UND FREIZEIT

*

Titelfoto: H. P. Feddersen

Zu den wenigen schönen Kombis muß man den Renault 18 zählen. Ein Test beginnt auf Seite 12

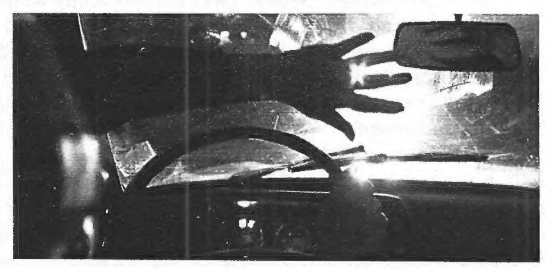
Was sagen die Autofirmen zum Benzinsparen? Wir suchten in Betriebsanleitungen. Seite 30





Wer hilft Ihnen, wenn Ihr Auto am Polarkreis zu Schrott gefahren wird? Der ACE natürlich. Seite 52

Scheint Ihr Auto im richtigen Licht? Die Termine der diesjährigen Beleuchtungsprüfungen finden Sie auf Seite 48





Nicht alles ist hübsch und wertvoll, was auf Rhodos geboten wird. Ein Streifzug über die Sonneninsel. Seite 80

Lieber Lenkrad-Leser

Unnötiger Ärger für viele Urlauber

Wer spät im Sommer Urlaub macht, sieht um sich herum viele erholte Menschen: Mehr oder weniger braun, oft gut erholt, kommen sie aus den Ferien zurück zu denen, die die Stellung gehalten haben. Kinder haben Vorfahrt, auch bei der Urlaubsplanung, die sich immer mehr an den gestaffelten und gestreckten Ferien orientiert. Wer spät in die Ferien geht, dem wird auch unmittelbar und noch frisch erzählt, wie es im Urlaub der anderen war. Man erlebt die Freuden mit, man kann es kaum mehr erwarten, selbst Ferien zu machen – aber man leidet auch mit, wenn die anderen vom Ärger erzählen, den sie hatten.

Dieser Sommer scheint – so sieht es jetzt, Ende August, aus – ein interessanter Reisesommer zu werden. Nach wochenlangem Regen kam die Massenflucht in den Süden. Prompt waren die süddeutschen Autobahnen zu, von einem Ende bis zum anderen. Da fragt man sich: Wie kann man denn überhaupt etwas gegen den Stau tun, wenn die sorgfältigen Prognosen es nicht gestatten, lenkende Maßnahmen zu treffen. Und wenn wir sie hätten, die „lenkenden Maßnahmen", wer ließe sich dann von Amts wegen führen? Etwa diejenigen, die schon heute nicht auf die sicheren Prognosen hören und dennoch fahren bis es nicht mehr weitergeht?

Ich fürchte, daß unsere Verkehrsexperten genauso unwissend in die nächste Saison blicken wie die Urlaubssoziologen. Was wird er wohl 1981 machen, der bundesdeutsche Tourist? 1980, das steht fest, fuhren eben viele nicht nach Spanien, denn dieses Land zählt zu den Urlaubsverlierern. Hatten zuviele die Nase voll von steigenden Preisen, unzufriedenem murrendem Personal, vom sinkenden Niveau vieler Hotels? Oder wirkten sich die drastisch gestiegenen Anreisekosten bei der Planung und Auswahl des Urlaubszieles aus?

Fragen dieser Art werden wir am Ende der Saison recht detailliert beantworten können. Aber: 1980 kamen völlig neue Urlaubsprobleme. Man weiß zwar, daß Fähren vorzugsweise in der Reisesaison bestreikt werden, aber daß französische Fischer das Auslaufen der Kanalfähren und der Schiffe nach Korsika verhindern würden oder könnten – wer hatte solche ernsthaften Störungen einkalkuliert? Zehntausende litten darunter am Anfang oder Ende ihres wohlverdienten Urlaubs.

Wir haben lernen müssen, daß die Franzosen trotz des Bonner Protestes ihre Autobahngebühren vor Beginn der Ferienzeit drastisch erhöhten, daß es sie überhaupt nicht kümmerte, wieviele deutsche Touristen schon fest am andern Ende der mautpflichtigen Autobahn gebucht hatten. Ein wirksames Gegenmittel war ja nicht parat.

Ob Streik im Hotel oder im Hafen, ob Teuerung beim Sprit oder auf der Straße – jede dieser Aktionen zielt darauf ab, den Urlauber zu treffen. Den Menschen also, der ein ganzes Jahr lang geschuftet hat, um 15 bis 20 Tage Ferien machen zu können. Ferien, in denen er oft mehr Geld ausgibt als sonst im Jahr.

Wir haben zur Kenntnis nehmen müssen, daß immer mehr Urlauber das neue Reiserecht ausloten lassen. Da werden Urlaubskosten ganz oder teilweise zurückerstattet, weil die gelieferte Ware Urlaub verdorben war. Wanzen in Hotelbetten, Baustellen vor den Zimmern, tagelang schaukelnde Kreuzfahrtschiffe – dafür sprechen Richter bares Geld als Entschädigung zu.

Für mich gibt es keinen Zweifel: Das neue Reiserecht, um das die Verbraucher jahrelang kämpften, wird noch mehr als bisher ausgenützt werden. Es bleibt zu hoffen, daß eine allgemeine Qualitätssteigerung das Ergebnis solcher – dann nicht unnötiger – Prozesse ist.

Wie aber lösen sich die anderen Probleme, die einem den Urlaub kaputtmachen können? Wird sich der Urlauber gegen korsische Fährenstreiks, baskische Bombenleger, gegen französische Grenzblockierer und italienische Extremisten wehren können? Kann er dies überhaupt? Alleine? Und wie?

Vielleicht wird sich bei einer Analyse herausstellen, daß der Rückgang des Spaniengeschäftes seine Gründe in der teilweise berechtigten Verärgerung vieler Touristen hat. Mit Sicherheit werden aber – davon bin ich überzeugt – mehr und mehr Urlauber ihren teuer erkauften und hart verdienten Urlaub entschlossener als bisher verteidigen.

Wer mir meinen sauer verdienten Urlaub mies macht, der muß mit meiner Gegenwehr rechnen! Dieser Standpunkt könnte sich durchsetzen – nicht nur bei der eventuellen Abrechnung von echten oder scheinbaren Mängeln im Hotel oder am Strand.

Wenn sich die Urlauber solche Gedanken machen, ehe sie buchen und ehe sie Hotels reservieren lassen, dann kann diese Reaktion dramatische Folgen haben: Welchen publizistischen und werblichen Aufwand müssen wohl die Fähren betreiben, um vergessen zu machen, daß Zehntausende Touristen festhockten, weil die Schiffe nicht auslaufen konnten.

Was wird sich der Südwesten Aquitaniens oder die Bretagne einfallen lassen müssen, um Touristen über die 1981 wahrscheinlich wieder teurer gewordene Autobahn dorthin zu bringen?

Jedes Jahr hat seinen Urlaubsärger. Wie lange noch? Wann hört endlich der unnötige Ärger auf, der hausgemachte, der zu ungeahnten und schwer zu überschauenden Langzeitwirkungen führt?

Ich wünsche Ihnen, falls Sie jetzt erst fahren, ein harmonisches Ende der Saison und eine glückliche Hand bei der nächsten Urlaubsplanung!

Die meisten von uns schmieden ja in diesen Tagen schon wieder Pläne für die Weihnachtsferien.

L. Gosepath

Ihr Lutz Gosepath
Vorsitzender des ACE

Neues Angebot von BSV und ACE:

Der „ACE Auto-Sparvertrag"

Die Spar- und Kreditkombination mit bemerkenswert niedrigen Raten.

Sie finanzieren jetzt Ihr Auto noch preiswerter. Denn das neue Auto soll fahren – nicht drücken. Viele Autofahrer handeln bereits danach und legen jeden Monat etwas für den Neukauf eines fahrbaren Untersatzes zurück, damit man es nicht zu sehr am Geldbeutel spürt, wenn das alte Auto nicht mehr will.
Dieses Verhalten ist wirtschaftlich vernünftig. Deshalb hat die BSV Bank, eine Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft, in Zusammenarbeit mit dem ACE auto club europa, eine neue Spar- und Kreditkombination entwickelt. Das sieht so aus: Sie benötigen z.B. 7000 DM in 2 Jahren. Dann wählen Sie das Programm 1 und sparen 2 Jahre lang monatlich 149,50 DM. Nach 24 Monaten erhalten Sie das angesparte Kapital zuzüglich aufgelaufener Zinsen und Zinseszinsen ausbezahlt. Der zur Vertragssumme (7000 DM) fehlende Betrag wird Ihnen als Kredit zur Verfügung gestellt. Nach weiteren 24 Monaten, in denen Sie weiterhin 149,50 DM mtl. bezahlen, ist der Kredit erledigt.
Der Pfiff: Da wir die Zinsen für die gesamte Laufzeit garantieren, können Sie von vornherein einen festen monatlichen Betrag, der während der Anspar- und Kreditzeit gleich hoch ist, in Ihr Haushaltsbudget einplanen.
Die Stiftung Warentest hat in der April-Nummer (4/80) von "test" das „neuartige Autofinanzierungsprogramm" von BSV und ACE geprüft und ausführlich besprochen.
Das Urteil nach einem Kostenvergleich: „Diese Form der Autofinanzierung bietet sich an."

Wie erhält man diesen Auto-Sparvertrag?

Wenn Sie sich für eines der vier Programme entschieden haben, einfach den nebenstehenden Auftrag ausfüllen und an die BSV Bank senden.
Übrigens eignet sich der Auto-Sparvertrag nicht nur für die Finanzierung von Autos, sondern auch für alle anderen Anschaffungen, die Sie für die Zukunft eingeplant haben.

BSV Bank

Eine Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft.

4 Finanzierungsprogramme zur Auswahl:

Übersicht: Vertragssumme und monatliche Leistung. (Stand: August 80)

Vertragssumme	Abschlußgebühr	**Programm 1** Laufzeit 48 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 24 Monaten.	**Programm 2** Laufzeit 60 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 30 Monaten.	**Programm 3** Laufzeit 72 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 36 Monaten.	**Sonderprogramm** Laufzeit 36 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 18 Monaten.
4 000,00	40,00	85,45	68,60	57,35	113,40
5 000,00	50,00	106,80	85,75	71,70	141,75
6 000,00	60,00	128,15	102,85	86,05	170,10
7 000,00	70,00	149,50	120,00	100,40	198,45
10 000,00	100,00	213,55	171,45	143,40	283,45
12 000,00	120,00	256,25	205,70	172,05	340,15
15 000,00	150,00	320,30	257,15	215,10	425,15
18 000,00	180,00	384,35	308,55	258,10	510,20
20 000,00	200,00	427,05	342,85	286,75	566,85

Die Ausrechnungen basieren auf folgenden Konditionen: Abschlußgeb.: 1% der Vertragssumme. Sparzins 4%. Bei voller Anrechnung der einmaligen Abschlußgebühr und der Bearbeitungsgebühr auf den Kreditanteil* der Vereinbarung ergeben sich folgende effektive Jahreszinsen: Programm 1 = 11,05%, Programm 2 = 10,64%, Programm 3 = 10,38%, Sonderprogramm = 11,74%.
***Ermäßigung für ACE Mitglieder von bisher 1% auf 0,5%. Gutschrift bei der letzten Rate.**

An die BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung Aktiengesellschaft
Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main 1, Telefon (06 11) 50 08-243

ACE

SPAREN UND FAHREN
ACE Auto-Sparvertrag/Spar- und Kreditvereinbarung

DM ____________
Vertragssumme
DM ____________
monatl. Leistung

Ich/wir entscheide(n) mich/uns für das nebenstehend angekreuzte Programm, das ab ____________ beginnen soll.

☐ Programm 1 ☐ Programm 3
☐ Programm 2 ☐ Sonderprogramm
(Zutreffendes bitte ☒ ankreuzen)

Die Vertragssumme wird beim Programm 1 nach 24 Monaten, beim Programm 2 nach 30 Monaten, beim Programm 3 nach 36 Monaten und beim Sonderprogramm nach 18 Monaten nach der ersten Zahlung fällig. Sie wird durch Briefscheck ausgezahlt. Über die Verwendung der Vertragssumme (Autokauf oder anderes) entscheidet der Kunde nach eigenem Ermessen.
Die BSV Bank verpflichtet sich, für die Laufzeit der Spar- und Kreditvereinbarung die Zinsen, die den in der jeweils geltenden Tabelle ausgewiesenen monatlichen Zahlungen zugrundeliegen, für den Spar- und Kreditzeitraum nicht zu ändern.
Der Kunde verpflichtet sich, während der Laufzeit des von ihm gewählten Programms, die seiner Vertragssumme entsprechende Leistung jeweils zum Monatsersten zu zahlen. Die monatliche Zahlung wird mit Lastschrift eingezogen. Die Abschlußgebühr in Höhe von 1% der Vertragssumme wird zum Laufzeitbeginn erhoben.
Ich/wir ermächtige(n) die BSV Bank widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden monatlichen Leistungen zu Lasten meines/unseress Kontos

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ bei ____________ ☐☐☐☐☐☐☐☐ einzuziehen.
(Konto-Nummer) (kontoführendes Institut) (Bankleitzahl)

Persönliche Daten des Kunden (falls verheiratet, bitte auch Daten des Ehepartners angeben):

Kunde	Ehepartner
Name, Vorname	Name, Vorname
Straße, Haus-Nr.	Straße, Haus-Nr.
PLZ Ort	PLZ Ort
Geburtsdatum Telefon	Geburtsdatum Telefon

Familienstand: ☐ alleinstehend ☐ verheiratet Anzahl der unterhaltspflichtigen Kinder ________

Bereits BSV-Kunden ☐ ja / ☐ nein / ACE-Mitgliedsnummer ____________

Kunde	Ehepartner
Beruf	Beruf
Arbeitgeber, Ort	Arbeitgeber, Ort
krankenversichert bei, Ort	krankenversichert bei, Ort

Sonstige Vereinbarungen:

Wir bitten um Verständnis, daß einige zusätzliche Vereinbarungen notwendig sind, da klare rechtliche Verhältnisse dem Schutz aller Partner dienen.

1. Zur Sicherung aller Ansprüche der BSV Bank für den zu gewährenden Kredit trete(n) ich/wir den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung (en) gegen den/die jetzigen und jede(n) zukünftigen Arbeitgeber an die BSV Bank ab. Falls notwendig, ermächtige(n) ich/wir hiermit meine/unsere Krankenversicherung oder die für mich/uns zuständige Rentenversicherung der BSV Bank den jeweiligen Arbeitgeber nebst Anschrift mitzuteilen.
2. **Daten über die Aufnahme des Kreditanteils dieser Vereinbarung (Kreditbetrag, Laufzeit, Ratenbeginn) kann die Bank an die Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) zur Speicherung übermitteln. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird dem Kunden mitgeteilt.**
3. Nach Eingang dieses Auftrags bei der BSV Bank werden mir/uns, zusammen mit den übrigen Unterlagen, die „Besonderen Bedingungen für die Spar- und Kreditvereinbarung" und die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen" der BSV Bank übersandt. **Wenn ich mit deren Inhalt nicht einverstanden bin, kann ich/können wir von dem Vertrag zurücktreten. In diesem Falle werde(n) ich/wir die Lastschrift-Einzugsermächtigung spätestens innerhalb 6 Wochen nach Laufzeitbeginn widerrufen. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.**
4. Der Kunde und Ehepartner haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.

Ich/wir bestätige(n) die Richtigkeit aller Angaben.

Wohnort | Datum | Unterschrift des Kunden | Unterschrift des Ehepartners



Nur die DIN ist wichtig

Verbandkastentest im Heft 4, Seite 31:
Ich kann Ihren Artikel nur bestätigen: 1978 fragte der TÜV-Prüfer lediglich nach dem DIN-Kasten, der Inhalt wurde nicht geprüft. Wahrscheinlich weiß von den Herren sowieso keiner, was da alles hineingehört. Ich möchte behaupten, daß der Gesetzgeber zu diesem Kasten den größten Ramsch (beispielsweise Scheren) aussuchte. Als ich 1980 wieder zum TÜV mußte, flog ich durch, da mein eigener Kasten (ich bin immerhin 35 Jahre aktiver Bergwachtmann) zwar doppelt so viel Inhalt hat, aber nicht der DIN entsprach. Wie kann man nur so weit von der Praxis entfernt sein wie diese Herren?

Fr. Thomma
Sulzberg

*

Als Besitzer eines Verbandkissens habe ich in der Vergangenheit die Erfahrung gemacht, daß es in eventuellen Notfällen sehr mühsam ist, schnell an den Inhalt des Kissens heranzukommen. Da der Reißverschluß das anfälligste Teil des Verbandkissens ist, habe ich mich nun aufgrund Ihres Artikels entschlossen, mir umgehend einen Verbandkasten zuzulegen.

Claus-Dieter Engelhardt
Kreiensen

Erhöhung der Mineralölsteuer

Unser Ludwig Gosepath hat recht. Es muß endlich Schluß sein mit immer mehr Einnahmen der öffentlichen Hand aus den Taschen der Kraftfahrer. Die Erhöhung der Mineralölsteuer zahlt der Verbraucher dreimal, denn er zahlt ja die Steuer seiner Lieferanten mit. Das ist wieder ein Schritt weiter zur Inflation, die der Staat wahrscheinlich anstrebt, um seine Schulden leichter loszuwerden. Da sind die Gemeinden, die uns schröpfen mit immer höheren Parkgebühren und die Länder mit oft zweifelhaften Ordnungsstrafen.
Aber unsere Politiker können ja alles verlangen, sie fühlen sich so sicher, das Volk wählt sie doch. Wenn nur zehn Prozent der Wähler aufgrund solcher Frechheiten bei Wahlen extrem anders wählen würden, ich glaube, die Herren wären etwas vorsichtiger.

Gustav Pitzer
Bensheim

*

Die Zeilen des Vorsitzenden an die Lenkrad-Leser im letzten Heft habe ich mit einigem Entsetzen gelesen. Ich finde es vielmehr falsch, daß das Autofahren im gegenwärtigen Umfang subventioniert wird, daß mir zuerst in Form von Lohnsteuer und Sozialversicherungsabgaben jeden Monat etwa 300 Mark abgezogen werden und mir dann dieser Betrag als Subvention für mein Auto ausbezahlt wird.
Wie wäre es mit einer Personenschadensverpflichtung auf alle Motorfahrzeuge? Es würde die Sozialversicherung um 10 Milliarden jährlich entlasten. Und warum soll ich mit meinen Beiträgen für die leichtsinnigen Autofahrer aufkommen? Und warum sollen unsere Kinder lange Prozesse führen müssen, falls sie angefahren werden?

Dr. G. J. Herrmann
Sindelfingen

Billige Jahreswagen

Mit einiger Verwunderung habe ich in Lenkrad 3 und 4/80 die Artikel und Leserzuschriften gelesen. Was wollen die Kollegen von VW, Opel und Daimler eigentlich? Soweit mir bekannt ist, wird niemand in den entsprechenden Firmen gezwungen, jedes Jahr ein neues Auto zu kaufen. Bei VW/Audi kann man ja bis zu einer bestimmten Frist aus dem Vertrag aussteigen. Das Risiko ist doch jeder dieser Kollegen bewußt eingegangen. Wenn man seinen Mercedes 250 jetzt nicht mehr „ohne Verlust" nach 12 Monaten Nutzung absetzen kann, ist das doch normal. Die Kollegen sollten aus dieser Situation mal lernen, was die Kollegen außerhalb dieser Branche für die Autos aufbringen müssen. Aus den Leserbriefen dieser „Bedauernswerten" möchte man fast annehmen, daß sie ein Anrecht darauf haben, nach 12 Monaten mit voller Garantie ihr gesamtes Geld zurückzubekommen. Ich konnte tagelang vor Mitleid nicht schlafen.

Rudolf Ludwig

Staupaket

Zu dem Artikel „Das Geschäft mit dem Stau" in Heft 4, Seite 50:
Meiner Meinung nach ist das Staupaket blanker Unsinn. Genausogut kann sich der Autofahrer selbst etwas zum Essen und Trinken zusammenstellen und in einer alten Hand- oder Fototasche aufbewahren. Auf jeden Fall sollte er stets auf das Frischhalte- oder Herstellungsdatum achten.

Christian Bonneau
Eschershausen

Gegen Beamtenstaffel

Wenn sich ein Fahrer um den Prämienrabatt verdient gemacht hat durch seine rücksichtsvolle und defensive Fahrweise, und das jahrelang, dann kann keine Rede davon sein, auf den Rabatt zu verzichten, um es den Unfallträchtigen und Rasern zugute kommen zu lassen.
Wenn auch diese Leute darum bemüht sind und sich auf eine Fahrweise einstellen, um in den Genuß des Rabatts zu kommen, gäbe es mit Sicherheit manchen Unfall weniger. Abgesehen davon beruht Unfallflucht nicht immer auf Rabattängsten. Oft genug sind andere Gründe maßgebend.
In einem muß ich Herrn Ruprecht recht geben: Die Klassifizierung Stadt, Land, öffentlicher Dienst usw. in der Kfz-Prämie ist und bleibt ungerecht aus den von ihm angegebenen Gründen. Von einem Gleichheitsprinzip sind wir da weit entfernt.

Schmidt
Hannover

„Was hätten Sie gemacht?"

Zu dem Artikel in Heft 4, Seite 80:
Geld hätte ich dieser so „hilflosen Frau" nicht gegeben, aber einen Anruf an ihre Angehörigen, wenn er auch nicht bezahlt würde, hätte ich erlaubt. So viel müßte eigentlich bei den heutigen Benzinpreisen drin sein. Einen Rat aber möchte ich allen Autofahrern geben: „Legen Sie immer einen Scheck oder wenigstens 10 Mark zu Ihren Autopapieren, die Sie ja hoffentlich beim Verlassen Ihres Fahrzeugs immer aus dem Auto nehmen."

Eduard Leithner
Albbruck-Albert

*

Wenn ich den Fall beobachtet hätte – als „Unbeteiligter" wäre ich bereit gewesen, der Frau Geld zu leihen. Wenn ich jedoch wie der Tankwart bereits mehrere Male geprellt worden wäre, hätte ich eventuell ähnlich gehandelt. Das Telefon zu verweigern, ist jedoch eine unbegreifliche Schikane.

Werner Bongert
Renningen

*

Trotz vieler schlechter Erfahrungen, die ich im öffentlichen Dienst seit 35 Jahren gemacht habe, hätte ich der Frau fünf Liter Benzin auf meine Kosten gegeben. Obwohl ich schon oft bei solchen Hilfsdiensten Geld eingebüßt habe, ist es für mich eine große Freude und etwas sehr Schönes, einem anderen Freude zu machen.

Karl Fußkuhlen
Lauenburg/Elbe

Bremsleuchten in Augenhöhe

Auf der Rückfahrt von einer Ostseereise mit dem Wagen habe ich im Großraum Hamburg einige Erfahrungen mit den zusätzlichen Bremsleuchten in Augenhöhe gemacht. Zunächst bin ich genau wie andere Verkehrsteilnehmer beim Aufleuchten der Lichter erschrokken. Aber man gewöhnt sich im Laufe einer jahrzehntelangen Fahrpraxis an manch einseitige Neuerung. Meiner Meinung nach sollte der sonst so pingelige TÜV nicht einfach dem einzelnen Autofahrer selbst überlassen, ob er das Zusatzgerät einbauen will oder nicht. Wenn, dann sollte es der Sicherheit wegen an allen Autos serienmäßig eingebaut werden. Außerdem wäre zu empfehlen, bei zusätzlichen Leuchten auch zwei Birnen einzubauen, eine für das normale Rücklicht und eine für die zusätzliche Bremsleuchte.

Heinrich Henninger
Altenstadt

Wählen Sie hier Ihr Berufs- oder Ausbildungsziel!



Dr. H. J. Leisten, Studienleiter

Möchten Sie

- Ihre Allgemeinbildung verbessern?
- eine höhere Stellung erreichen und schneller vorankommen?
- einen anderen Beruf erlernen, der Ihnen besser gefällt?
- eine interessantere und verantwortungsvollere Tätigkeit?

90 Berufs- und Ausbildungsziele bieten Ihnen die Möglichkeit, die für Sie wichtigen Kenntnisse zu erwerben!

Entscheiden Sie sich heute für Ihren Erfolg!

Tragen Sie Ihre Adresse ein, trennen Sie diese Seite heraus und schicken Sie sie noch heute an:

ILS · Institut für Lernsysteme GmbH, Postfach 73 03 33, 2000 Hamburg 73.
Oder rufen Sie uns an unter Tel. 040/677 40 08
und Sie erhalten dann:

Ihr Studienhandbuch. Gratis für Sie!

ILS Studienhandbuch

Abitur · Realschulabschluß (Mittlere Reife) · Fachhochschulreife Technik · Fachhochschulreife Wirtschaft · Hauptschulabschluß · Abschluß 2jährige Handelsschule

Elektroinstallateur-Meister · Chemo-Techniker · Staatl. geprüfter Betriebswirt · Kraftfahrzeug-Techniker · Maschinenbau-Techniker · Heizungs-, Lüftungs- und Klimatechniker

Cambridge First Certificate in English · Hochbau-Techniker · Elektronik-Techniker · Maurermeister · Buchhalter · Tiefbau-Techniker

Lagerverwalter · Speditions-Kaufmann IHK · Zeichnen und angewandte Grafik · Buchführung und Bilanz · Englisch · Französisch

Spanisch · Italienisch · Personal- und Ausbildungswesen · Energie-Techniker · Gas-, Wasser- und Sanitär-Techniker · Bürogehilfin IHK

Kunststoff-Techniker · Sekretärin IHK · Staatlich anerk. Übersetzer IHK - Englisch · Handels-Englisch · Nachrichten-Techniker · Kostenrechner und Kalkulator

Bilanz-Buchhalter IHK · Schachtmeister · Deutsch mit Literaturkunde · Programmierer · Richtiges Deutsch · Werbegrafik und Design

Kreuzen Sie Ihr Ziel so an, ☒ A Abitur

und trennen Sie die ganze Seite heraus. Senden Sie sie noch heute ab, und Sie erhalten dann völlig kostenlos das umfangreiche ILS-Gratisangebot. Wir zeigen Ihnen, wie Sie Ihr Ziel durch ein Freizeitstudium zu Hause erreichen können.



Für diese Lehrgänge können Sie von Ihrem zuständigen Arbeitsamt gemäß § 34 Arbeitsförderungsgesetz (AFG) über 50 % der Lehrgangsgebühren als Zuschuß erhalten.

Überraschungs-Geschenk für Sie,

wenn Ihr Geburtsdatum eine 3, 4 oder 5 enthält.

Wählen Sie zunächst Ihr Berufs- oder Ausbildungsziel aus und kreuzen Sie es an. Tragen Sie dann unten rechts auf dieser Seite Ihren Namen, Anschrift und vor allem Ihr Geburtsdatum ein. Wenn Ihr Geburtsdatum eine 3, 4 oder 5 enthält, erhalten Sie von uns als kleines Dankeschön für Ihre Bereitschaft, das ILS-Bildungsangebot einmal unverbindlich zu prüfen, ein wertvolles Überraschungsgeschenk. Dieses Geschenk kann für Sie sehr nützlich sein. (Beispiele: 23. 6. 1943 – 12. 4. 1950 – 8. 6. 1957).

Für alle Vorwärtsstrebenden ab 18 Jahren

Wenn Sie sich entschieden haben, das Gratisangebot <u>nicht</u> anzunehmen, so lesen Sie bitte diesen Brief.

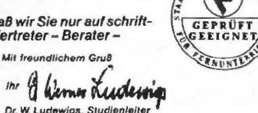
Lieber ACE Lenkrad-Leser!

Von 1000 Lesern fordern nur 10-15 unser Studienhandbuch mit über 90 Möglichkeiten an, durch ein ILS-Fernstudium im Beruf mehr Erfolg zu haben. Als verantwortlicher Studienleiter bin ich etwas enttäuscht darüber, daß nicht jeder Fortbildungsinteressierte unser Gratisangebot anfordert. Dabei ist es doch vollkommen kostenlos und unverbindlich.

Alle ILS-Lehrgänge entsprechen dem neuen Fernunterrichtsschutzgesetz und sind staatlich überprüft. Unser Studienhandbuch kommt wirklich gratis und ohne irgendwelche Verpflichtungen für Sie per Post zu Ihnen. Wir bezahlen sogar das Porto. Und zurückzuschicken brauchen Sie es auch nicht.

Ich versichere Ihnen außerdem, daß wir Sie nur auf schriftlichem Wege informieren und keinen Vertreter – Berater – zu Ihnen schicken.

Staatliche Zentralstelle für Fernunterricht – Geprüft Geeignet



ILS Institut für Lernsysteme GmbH, Fachbereich Fernstudien

Mit freundlichem Gruß
Ihr W. Ludewigs
Dr. W. Ludewigs, Studienleiter

Gratis und unverbindlich kommt dann per Post das Bildungsangebot zu Ihnen ins Haus. Garantiert kein Vertreterbesuch!
Nur für Erwachsene ab 18 Jahren.

Vorname ____________________

Zuname ____________________

Straße/Hausnr. ____________________

PLZ/Wohnort ____________________

Beruf ____________________ Telefon-Nr. ____________________

Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr) ____________________



ILS · Institut für Lernsysteme GmbH, Fachbereich Fernstudien, Abt. ACB
Postfach 73 03 33, 2000 Hamburg 73
Telefon: 040/677 40 08

ACE Lenkrad

NEUE AUTOS · VERKEHR · POLITIK · REISEZIELE · RECHT

auto nachrichten

Polizei schaltet auf Automatik

Für viele Polizeibeamte soll ihr Arbeitsplatz, das Auto, humanisiert werden. Deshalb sind alle neuen Passat- und Audi-80-Dienstfahrzeuge der Polizei in Baden-Württemberg und



Nordrhein-Westfalen mit Automatikgetriebe ausgestattet. Durch den Wegfall des Schaltens soll sich der Polizeibeamte besser auf den Verkehrsablauf konzentrieren können, außerdem soll die Bedienung beispielsweise des Funkgerätes erleichtert werden.
Die Behörden hoffen auch, durch das Automatikgetriebe die Instandsetzungskosten für Kupplung, Motor und Getriebe senken zu können.
Früher mußte alle 10000 bis 15000 Kilometer die Kupplung erneuert werden, nicht verwunderlich bei 25 bis 30 Beamte, die täglich abwechselnd dasselbe Fahrzeug fahren.
Allein in Baden-Württemberg hofft man auf eine Einsparung von einer runden Million Mark bei einer Jahresfahrleistung von 50 Millionen Kilometer aller Polizeifahrzeuge.

Preise des Ford Escort

Wie schon vermutet, orientieren sich die Preise für Fords jüngsten Sproß an seiner engsten Konkurrenz, Golf und Kadett. Die Preise gelten beim Escort, Escort L, GL und Ghia für die Version mit dem 1,1-Liter-, 40 kW-(55 PS-)Motor. Der Escort XR 3 ist nur mit einem 1,6-Liter-, 71 kW/96 PS-Motor lieferbar:

Escort:	
Limousine 3türig	11295 Mark
Limousine 5türig	11900 Mark
Turnier 3türig	12300 Mark
Escort L:	
Limousine 3türig	12150 Mark
Limousine 5türig	12755 Mark
Turnier 3türig	12985 Mark
Escort GL:	
Limousine 3türig	13100 Mark
Limousine 5türig	13705 Mark
Turnier 3türig	14170 Mark
Escort Ghia:	
Limousine 3türig	14200 Mark
Limousine 5türig	14805 Mark
Escort XR 3:	
Limousine 3türig	16800 Mark

Für den 1,1-Liter-Motor mit 43 kW/59 PS müssen 45 Mark mehr bezahlt werden.
Komplizierter mit den Aufpreisen wird es bei den anderen Motorversionen.
So kostet der 1,3-Liter-Motor mit 51 kW/69 PS in der Grundausstattung 655 Mark, in der L-, GL- und Ghia-Limousine 595 Mark und im Turnier 445 Mark mehr.
Der Motor mit 1,6 Liter Hubraum und 58 kW/79 PS muß in der L-, GL- und Ghia-Limousine mit 860 Mark, im L- und GL-Turnier mit 710 Mark bezahlt werden.
Der Motorpreisunterschied von Limousine zu Turnier kommt daher zustande, weil die Motoren mit Zusatzpaketen angeboten werden, die im Turnier zum Teil schon enthalten sind.



Neuer Notarztwagen übergeben

Um eine Notarztversorgung auch auf dem flachen Land zu gewährleisten, hat die Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger einen Notarzteinsatzwagen entwickelt. Das Fahrzeug soll niedergelassene Ärzte mit Notarzterfahrung dort zum Einsatz fahren, wo kein Krankenhaus mit einem großen Notarztwagen in der Nähe ist.
In Verbindung mit dem Rettungswagen der Hilfsorganisationen soll so ein Notarztsystem entstehen.
Die VW Golf S sind mit allem ausgerüstet, was ein Arzt im Notfall benötigt, unter anderem Beatmungsbeutel, Sekretfußabsaugpumpe, Sauerstoffflasche, Injektionen sowie einem Baby-Kinder-Notfallkoffer.
Die Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger hat vier solcher Fahrzeuge den vier Hilfsorganisationen übergeben, um auf das nichtgelöste Problem des Notarztdienstes aufmerksam zu machen.

Anerkennung zum Jetta-Test

Zu unserem Lenkrad-Test Opel Kadett und VW Jetta in Heft 3/80 gab uns das Volkswagenwerk einige Zusatzinformationen, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.
Kofferraumdeckel: Bei Stufenheckfahrzeugen moderner Bauweise wird aus aerodynamischen Gründen die Heckscheibe relativ flach angeordnet. Da die Fahrzeuglänge nicht vergrößert werden und das wirksame Öffnungsmaß des Heckdeckels möglichst groß bleiben soll, wird die Deckelfuge nah an die Unterkante der Heckscheibe gelegt. Als Folge kann auf der Heckscheibe befindlicher Schnee je nach Konsistenz in den geöffneten Kofferraum abrutschen. Zum Fahren muß jedoch die Heckscheibe vom Schnee befreit sein, so daß in der täglichen Fahrpraxis keine Probleme entstehen dürften.
Wassertropfen oder große Wassernester, die je nach Oberflächenspannung sich auf Heckscheibe und Heckdeckel angesammelt haben, laufen beim Öffnen des Heckdeckels in dem Kanal der Karosserie ab, der durch Abschlußblech und Deckeldichtung gebildet wird.
Türöffnung: Der Jetta verfügt an dieser Stelle über die gleichen Konstruktionsmerkmale wie der Golf, eine außenliegende Türdichtung. Die im oberen Bereich der Tür angebrachte zusätzliche Lippendichtung bewirkt, daß die im Spalt zwischen Regenrinne und Tür sitzenden Wassertropfen beim Öffnen der Tür nach außen zur Tür abgestreift werden. Es ist nicht zu verhindern, daß einzelne Wassertropfen von der Regenrinne außen nachlaufen und auf die Sitzkante fallen.
Kabelführung: Der Leistungsstrang im Kofferraum wird unterhalb der Rückleuchte mit Clip und T-Bolzen befestigt. Das davon ausgehende Massekabel wird seitlich an der Rückleuchte in einen Clip eingeklemmt. Die Kabel auf dem Foto des Testberichtes sind aus den beiden Befestigungen herausgerissen.
Ab Modellwechsel August 1980 wird der Masseanschluß an eine Masseplatte unter die Kofferraum-Bodenplatte verlegt.



Autoreifen mit neuen Bezeichnungen

Auf Autoreifen wird demnächst eine neue Bezeichnung zu finden sein. Sie wird Aufschluß geben über die Rutschfestigkeit und den Abrieb des Pneus, „quality grading“ genannt. Das gab kürzlich die Reifenfirma Uniroyal bekannt. Jeder Reifen, der auch in die USA geht, müsse diese Klassifizierung tragen:

- Traction A B C sagt, wie gut ein Reifen auf nasser Fahrbahn bremst. Im Test wird das Rad bei 64 Stundenkilometer blokkiert, die entstehende Reibung auf Asphalt und Beton ermittelt und der Reifen schließlich in Güteklassen A, B und C eingestuft, wobei A die beste Klasse darstellt.
- Temperature A B C gibt Auskunft über die Hitzebeständigkeit eines Reifens während des Schnellaufs. A steht auf HR-Reifen über 180 km/h Höchstgeschwindigkeit, B findet man auf SR-Reifen bis 180 km/h und C auf Reifen für niedrige Geschwindigkeit, was aber in Europa nicht von Bedeutung ist.
- Treadwear ist die Bezeichnung für den Verschleiß. Als Basis wurde ein Testreifen genommen, der eine Lebensdauer von knapp 50000 Kilometer erreichte. Dies steht für Treadwear 100. Werte unter oder über 100 bedeuten dann die Abriebfestigkeit gegenüber dem Durchschnittswert in Prozent. Und so sieht jetzt ein neuer Uniroyal-Reifen an der Flanke aus:

1: tubeless = schlauchlos, mit Schlauch heißt es tube type.
2: Größenbezeichnung: 175 ist die Reifenbreite in mm; S steht für speed (Geschwindigkeit), bei Sommerreifen die Geschwindigkeitsklasse bis 180 km/h; R bedeutet radialer Fadenverlauf der Karkasse, die bei Gürtelreifen übliche Konstruktion; 14 = Felgendurchmesser in Zoll; das Wort Radial weist zusätzlich auf die Karkassenkonstruktion hin.
3: TWI: tread wear indicator = Profilabnutzungs-Anzeiger;



sechs Querstege in den Profilrillen, die bei 1,6 mm Restprofil hervortreten.
4 + 5: Eine europäische Reifenkennzeichnung; 88 ist der sogenannte Tragfähigkeits-Index, der verschlüsselt die Maximallast pro Rad angibt, S ist das Geschwindigkeitssymbol für 180 km/h.
6: Plies: Sidewall Rayon 2: Karkasse besteht aus zwei Lagen Rayon, einer Synthesefaser.
7: Tread Steel 2 + Rayon 2: Unter der Lauffläche zwei Stahlgürtel- und zwei Rayon-Lagen.
8: 36 P.S.I. Max Cold Infl = maximal cold inflatable, maximaler Luftdruck in Pfund pro Quadratzoll (ca. 2,5 atü), kalt aufgeblasen; gilt nur für die Klassifizierung in USA; Reifen darf in Europa stärker aufgepumpt werden, nicht zu verwechseln mit dem Gebrauchsluftdruck.
9: 1310 Lbs. Max Load = maximale Last pro Rad in Pfund, gilt nur für die Klassifizierung in Amerika; für europäische Fahrbedingungen Tragfähigkeit geringer.
10: Hersteller.
11 + 12: Zertifikat der Bauartprüfung nach ECE-Regelung, die Zahl steht für das Land, in dem die Prüfung durchgeführt wurde, 4 sind die Niederlande.
13: 13 DOT = Department of Transport, das amerikanische Verkehrsministerium; Zertifikat, daß der Reifen den US-Bestimmungen entspricht.
14: Hersteller-Code: LM = Fabrik, J3 = Größen-Code, MEB = Typen-Code, 290 = Datums-Code, 29. Produktionswoche 1980.
15: Treadwear: Abrieb, die Zahl über oder unter 100 bedeutet die relative Abriebsfestigkeit gegenüber einem durchschnittlichen US-Reifen in Prozent.
16: Traktion: Rutschfestigkeit auf Nässe, eingeteilt in die Güteklassen A, B, C.
17: Temperature steht für Hitzebeständigkeit, eingestuft in die Güteklassen A, B, C, in etwa vergleichbar mit Geschwindigkeitsklassen.

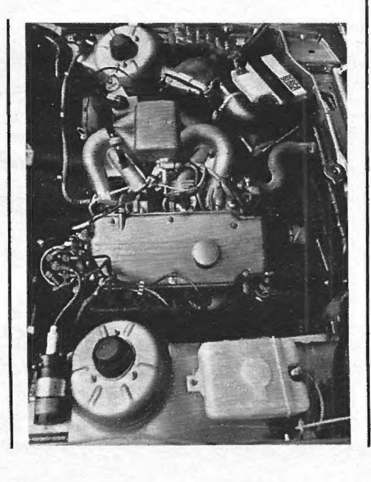
Neue Vierzylinder-Motoren für die kleinen BMW-Modelle



Ein neuer Schriftzug, 318i, kennzeichnet äußerlich mehr Leistung. Die K-Jetronic-Einspritzung, die im Prinzip aus dem 323i übernommen wurde, senkt aber auch deutlich den Benzinverbrauch. BMW gibt an, im Mittel sieben Prozent, im Stadtverkehr sogar 13 Prozent weniger zu verbrauchen, bei einer Leistung von 77 kW/105 PS. Die Höchstgeschwindigkeit des 318i liegt bei 173 Stundenkilometer, von 0 auf 100 beschleunigt er in 11,5 Sekunken. Trotz den Verbesserungen an den kleinen BMW blieben die Preissteigerungen im Rahmen. Der BMW 316 kostet jetzt 16950 Mark, der 318i 18800 Mark, der 320 20700 Mark und der 323i 23550 Mark. Übrigens wird auch der BMW 518 jetzt von dem neuen Vierzylinder-Motor angetrieben. Der Wagen ist spritziger geworden, der Verbrauch soll nach BMW-Aussage ebenfalls günstiger sein.



Höhere Leistung und geringerer Benzinverbrauch sind die Attribute der neuen Motoren für den BMW 316 und 318 i. Der 316 bekam mehr Hubraum, jetzt 1766 Kubik, bei höherer Verdichtung, 9,5:1. Bei gleichgebliebenen 66 kW/90 PS liegt seine Spitze bei 163 Stundenkilometer, sein Verbrauch bei 6,8/9,3/11,0 Liter auf 100 Kilometer (90 km/h, 120 km/h und Stadt). Außerdem wurden alle Modelle der 3er-Reihe in der Innenausstattung aufgewertet.

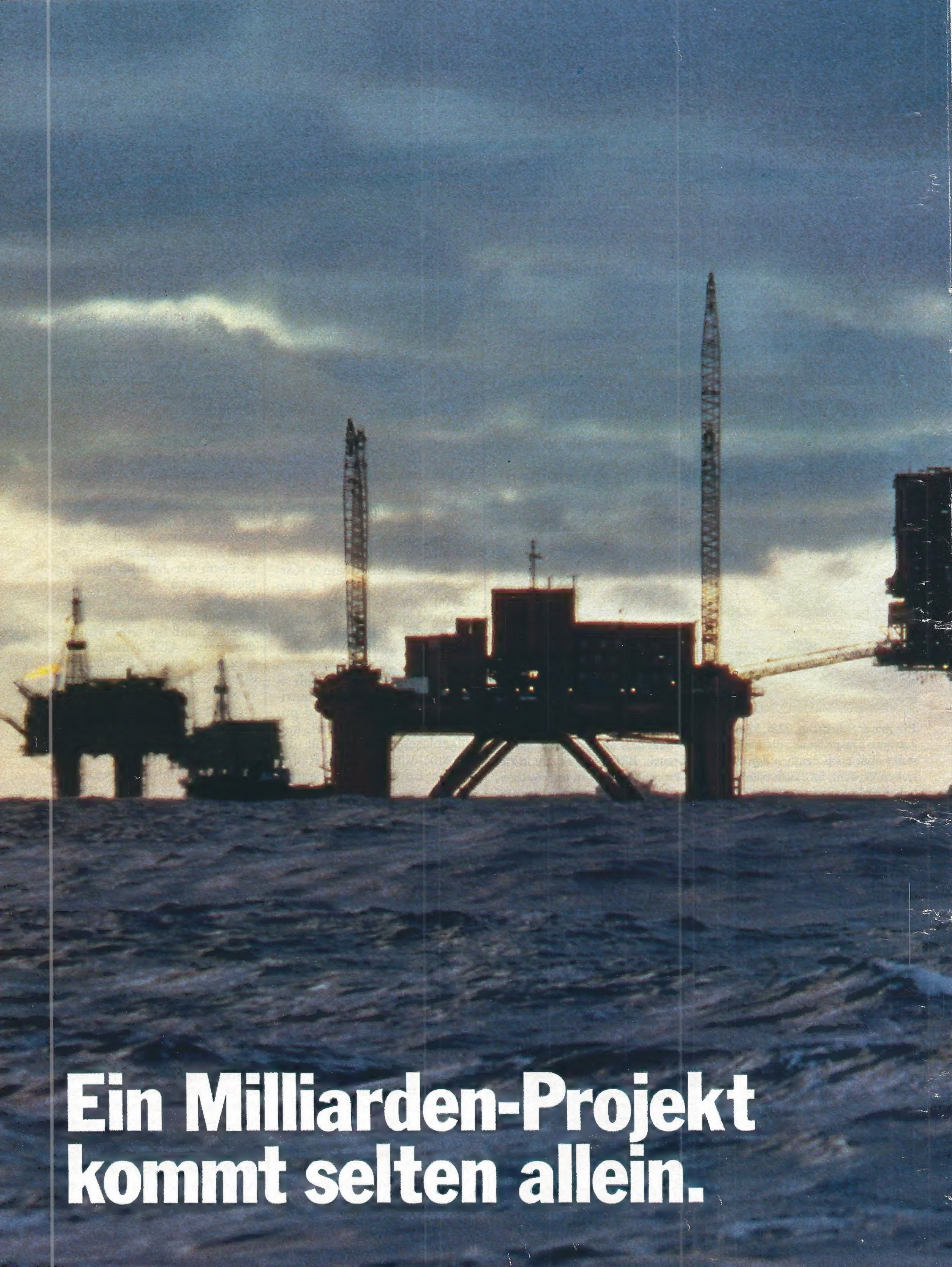


ACE-Autosparvertrag ab sofort noch günstiger

Die aufgrund einer Anregung des ACE von der BSV Bank in Frankfurt entwickelte Anspar- und Kreditkombination hat wegen der günstigen monatlichen Belastung auch in der breiteren Öffentlichkeit ein gutes Echo gefunden.
Die Stiftung Warentest hat in der April-Nummer ihrer Zeitschrift „test“ das „neuartige Finanzierungsprogramm“ unter dem Gesichtspunkt der Autofinanzierung ausführlich besprochen. Positives Urteil nach einem Kostenvergleich: „. . . diese Form der Autofinanzierung bietet sich an“.
Der ACE-Vorstand hat in den Verhandlungen mit der BSV erreicht, daß für seine Mitglieder beim ACE-Autosparvertrag ab 1. August 1980 die Kreditbearbeitungsgebühr auf 0,5 Prozent gesenkt wird. Daraus ergeben sich bei neuen Auto-Sparverträgen für den Kreditanteil der vier angebotenen Finanzierungsprogramme folgende effektive Jahreszinsen:
Programm 1 = 11,05 Prozent
Programm 2 = 10,64 Prozent
Programm 3 = 10,38 Prozent
Sonderprogramm = 11,74 Prozent.

VW baut neuen Lastwagen in Brasilien

Anfang nächsten Jahres wird Volkswagen in Brasilien für den dortigen Markt neue Lastkraftwagen bauen. Es handelt sich um ein Programm in der 11- bis 13-Tonnen-Klasse.
Äußerlich erkennt man den neuen Transporter an dem großflächig verglasten Frontlenker-Fahrerhaus, das aus dem Gemeinschaftsobjekt von MAN und VW stammt. Angetrieben werden die Nutzfahrzeuge von einem Sechszylinder-Reihendieselmotor, ein Alkoholmotor wird noch getestet.


Ein Milliarden-Projekt
kommt selten allein.



ESSO investiert weltweit täglich über 30 Millionen Mark für Energie.

Die Suche nach neuen Energiequellen verschlingt Jahr für Jahr Milliarden – ohne jede Erfolgsgarantie. Eine Herausforderung, der sich nur leistungsfähige, wirtschaftlich gesunde Unternehmen stellen können.

Dabei geht der Kapitalbedarf erst richtig los, wenn die Suche endlich einmal erfolgreich war. Beispiel Nordsee: Über 200 Meter hohe Förderplattformen mußten gebaut werden, um das Öl und Gas aus der Tiefe zu holen. Hunderte Kilometer lange Unterwasserpipelines, um es sicher zur Küste zu bringen. Neue Häfen und riesige Tanklager, um es weiterzuleiten.

Und wie hier ist es überall: Um ein neues Ölfeld nutzen zu können, muß erst einmal gewaltig investiert werden. So hat in Alaska allein die Pipeline 19 Milliarden Mark gekostet.

So wurden in Kanada 4 Milliarden in eine einzige Anlage gesteckt, nur um das Öl aus den Ölsänden herauszukochen. Eine Investition, die man verdreißigfachen müßte, um eine Kapazität zu erreichen, die dem deutschen Bedarf entspricht.

Einige Beispiele, die deutlich machen, daß alle Beteiligten jahrzehntelang in Milliardenhöhe investieren müssen, um die Versorgung mit konventionellen und neuen Energien zu sichern.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



Test Renault 18 TS

LASTEN TRÄGER



Er ist ein Lastesel, der zur Schönheitskonkurrenz mit großen Chancen antreten könnte und er ist ein Sparer, wie man ihn selten sieht: der Renault 18 variable, ein Personenwagen mit verlängertem Heck, also ein Kombi. Er ist einer der schönsten, wenn nicht überhaupt der schönste Kombi, den es in der Mittelklasse oder in der oberen Mittelklasse gibt. Unser Testwagen, ein Renault 18 TS mit 1,7 Liter und 58-kW-Maschine (79 PS) erwies sich als vielseitig nutzbares Auto für den Alltag.

Die direkte Verwandtschaft zur Renault-18-Limousine läßt sich überall feststellen. Der Komfort ist von vorne bis hinten gleichgeblieben, die Ausstattung ist also genauso reichhaltig wie bei den vergleichbaren Renault-18-Limousinen.
Auch die Motoren sind gleich: Bewährte Vierzylinder-Maschinen aus dem Renault-Programm; der Testwagen hatte einen Leichtmetallmotor mit 1,7 Liter Hubraum.
Das Auto ist knapp 4,50 Meter lang und rund 1,70 Meter breit, dementsprechend großzügig ist der Platz im Innenraum.
Renault-Techniker haben eine Ladefläche von 1,1 qm bis 2 qm (Rückbank vorgeklappt) errechnet und demzufolge einen Ladeinnenraum von 475 bis 1560 Liter.
Wahrscheinlich ist es das elegant gelöste Heck, das diesen Wagen äußerlich so angenehm macht. Der harmonische Schwung der Karosserie, deutlich gezeichnet vom Windkanal, wird bis an die Rücklichter geführt.

Breites Fahrwerk

Getragen wird das Auto von einem sehr breiten Fahrwerk: 1,42 Meter Spurbreite sind tatsächlich eine Ausnahme in dieser Klasse. Zusammen mit dem Frontantrieb bietet das Fahrwerk eine sehr sichere Grundlage für ein temperamentvolles Auto.
Da die Hinterachse keine Antriebsarbeit verrichtet, sondern lediglich die vom Frontantrieb gezogenen Räder führen muß, konnte sie leicht gebaut werden. Dadurch sind die ungefederten Massen gering und der Fahrkomfort wird deshalb deutlich besser. Zwei Längslenker arretieren diese interessante Hinterachskonstruktion an der Bodengruppe. Federn, deren Anfangs- und Endwindungen konisch verlaufen (sogenannte Tonnenfedern), gehören mit zum komfortsteigernden Technikprogramm.
Wenn das Auto wenig beladen ist, wirken zunächst die etwas dünneren Windungen; bei vollbeladenem Wagen müssen die kräftigeren Windungen an die Arbeit. Diesen Kniff, der auch von anderen Fahrzeugherstellern angewendet wird, findet man immer vorzugsweise dann, wenn große Unterschiede in der Zuladung verarbeitet werden müssen. Beim Renault 18 variable sicherlich eine gut gelöste Aufgabe, denn die Nutzlast liegt zwischen 455 und 485 Kilogramm.

Große Knautschzonen

Heck und Bug des Autos sind als Knautschzone ausgebildet – hier konnten einmal mehr die Renault-Ingenieure, deren Sicherheitsbemühen weltweit anerkannt wird, vorbeugend und vorausschauend tätig werden. Die sicherheitstechnischen Details an diesem Auto sind vorbildlich, sei es die Motorhaube oder die gesamte sehr stabile





Fahrgastzelle. Selbst die Armaturentafel ist als Sicherheitselement konstruiert worden und verdeckt einen stabilen Querträger, der gewissermaßen als letzte Rettung vor einem starken Frontalaufprall (Baum, Mast) und bei Überschlagunfällen wesentlich zur Stabilität der Fahrgastzelle beiträgt.



Verstellbare Kopfstützen vorne, Halogen-H-4-Scheinwerfer und heizbare Heckscheibe gehören grundsätzlich zur Serie, ebenso wie der abnehmbare Innenspiegel, der (gesetzlich vorgeschriebene) rechte Außenspiegel und die Scheinwerferhöhenregulierung vom Armaturenbrett aus.

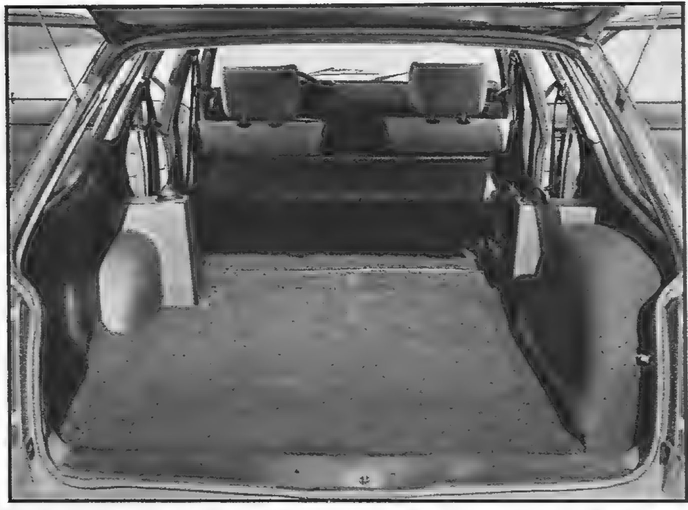
Während der Basismotor mit 1,4 Litern Hubraum (47 kW/74 PS) im Grunde genommen vom Renault 12 stammt (und eine sportliche Variante mit 130 PS im Renault 5 Alpine-Rallye-Fahrzeug hat) wurde die Maschine des Renault 18 TS variable vom Renault 16 geholt. Diese Maschine ist ein Langhu-

In Sachen Elliott

Lenkrad beschrieb in der letzten Ausgabe die Praktiken der Firma Elliott. Dieses Unternehmen zog sparwilligen Autofahrern Geld aus der Tasche, in dem sie Informationen anboten, wie man Treibstoff sparen könne. 40 Mark kostete „die Sparidee", die daraus bestand, das Auto mit Gas zu betreiben.
„Sind solche Praktiken rechtens," fragten wir die Staatsanwaltschaft in Darmstadt.
Wir waren überrascht, denn sie sind rechtens. Die Staatsanwaltschaft teilte uns mit, daß Betrug nicht vorliege, da weder in der Anzeige noch in der Broschüre unwahre Angaben gemacht werden.
Mit Segen der Staatsanwaltschaft darf man also einen alten Schlapphut als neuen Zylinder verkaufen! Denn, „grundsätzlich ist der Verkauf von Informationen zulässig, auch wenn der Wert für den Käufer zumindest erst im nachhinein beurteilt werden kann" (aus der Mitteilung der Staatsanwaltschaft). Das ist doch unglaublich! Da kann einer hergehen, einem Stotterer gegen Vorauszahlung eines Geldbetrages Heilung versprechen und ihm dann sagen, er solle seinen Mund halten.
Der Staatsanwalt begründete seine Haltung damit, daß Elliott angab, „mehr als 50 000 Autofahrer benutzen schon diese Idee in Deutschland . . ." und die Idee deshalb als nicht neu hätte identifiziert werden müssen.W
Mit Zahlen läßt sich spielen. Erstens hätte der ahnungslose Autofahrer glauben können, die genannten 50 000 seien zufriedene Elliott-Kunden. Zweitens, 50 000 Autofahrer sind bei 20 Millionen eine winzige Minderheit von 0,25 Prozent.
Noch nicht einmal wegen Wuchers ist die Staatsanwaltschaft dem Unternehmen beigekommen. Wir finden, 40 Mark für 20 Blatt wertloses Papier ist ganz schön viel. Der Staatsanwalt war anderer Meinung. Werner Bicker



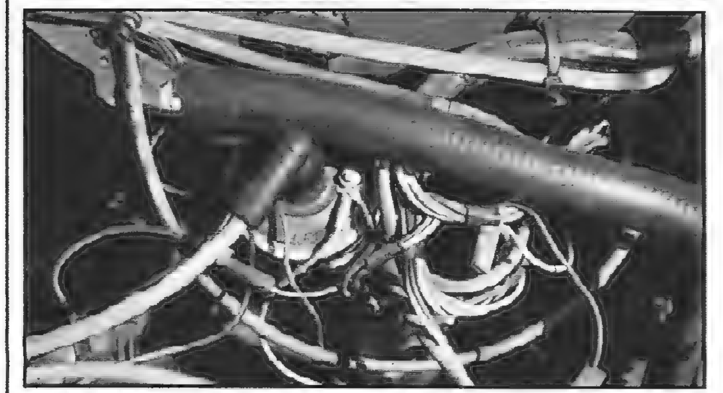
Auch dieses Renault-Armaturenbrett ist übersichtlich.



1,71 Meter lang ist die Durchladefläche, an ihrer schmalsten Stelle, hier an den Verkleidungen der Stoßdämpfer, nur 86 cm breit. An der breitesten Stelle ist der Gepäckraum 1,34 Meter breit.



Bei vorgeklappten Rücksitzen müssen die Vordersitze sehr weit vorgeschoben werden, für große Fahrer absolut unzumutbar!



Verkabelung auf Französisch! Fotos: Feddersen

ber: der Weg des Kolbens ist also mit 84 mm höher als die Bohrung im Durchmesser mißt (79 mm). Folglich reicht das für eine Höchstleistung (79 PS) auch schon bei 5500 Upm und sein maximales Drehmoment von 123 Nm (12,5 mkg) wirkt schon bei 3000 Umdrehungen. Nach der neuen ECE-Norm verbraucht er in der Stadt 9,9 Liter, bei 120 auf der Autobahn 9,2 Liter und bei Tempo 90 6,8 Liter Superkraftstoff pro 100 km. Das 1,7-Liter-Modell gibt es auch mit Automatik.

Im Test bewährt

Im Test waren wir mit den Leistungen des Wagens sehr zufrieden. Er wurde eingesetzt für notwendigerweise schnelle Autobahnfahrten auf längeren Strecken, aber auch ums Haus herum, beispielsweise mit der Familie auf dem Weg zum Reitstall. Die Beladung des Kombiraumes war leicht, auch mit sperrigen Gütern. Immerhin paßt ein Kühlschrank locker unters Dach.
Nachteil: Wenn die Rückbank ganz umgelegt wird, müssen die Vordersitze so weit nach vorne geschoben werden, daß ein 1,80-m-Fahrer fast keinen Platz mehr hat.
Käufer dieser Größe sollten vorher prüfen, ob sie überhaupt in das Auto passen, wenn die hintere Sitzbank nach vorne geklappt ist. Dies muß man wissen, ehe man ein solches Auto bestellt und deswegen wird es hier so deutlich betont.
Nun könnte man entgegnen, daß die Zahl der Fälle, wo die Rückbank umgelegt ist, wirklich gering ist, wir meinen aber, daß es zu einer solchen Komplikation überhaupt erst gar nicht kommen sollte, denn der Fahrer darf nicht darunter leiden, wenn sein Auto verwandelt wird.
Alles in allem und unterm Strich: Der Renault 18 variable ist ein praktisches, zeitgemäßes und in der technischen Fertigkeit durchaus noch begreifbares Auto, das man als Beitrag zur Wirtschaftlichkeit mit einem familienfreundlichen Gebrauchswert bezeichnen kann.
eba

Die Preise
Renault 18 variable 13 980,–
Renault 18 TI variable 14 850,–
Renault 18 TS variable 15 700,–
Renault 18 TS var./aut. 16 970,–

Aus der Welt der fröhlichen Farben

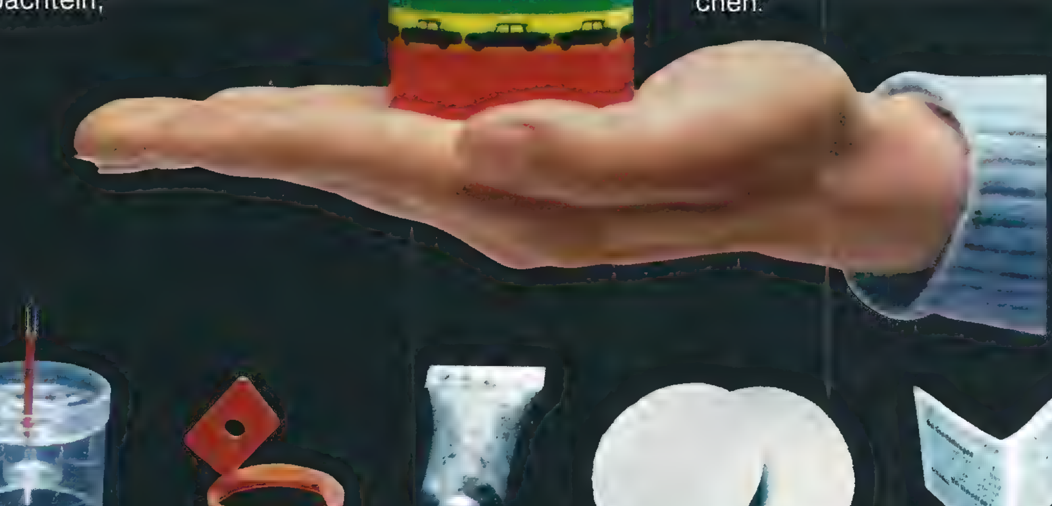
Köpfchen muß man haben

Lackschäden sind nicht alle gleich. Da gibt es Krater, verletzte Flächen, Kratzer. Meistens sogar alles auf einmal.

Jeder Schaden setzt eine andere Lösung voraus: Hier Tupfen – dort Sprühen; das Handwerkszeug sollte also vielseitig sein. AUTO-K hat das Problem erkannt und richtig gelöst. Deshalb gibt es von AUTO-K das Spray-Set, die „Lackierwerkstatt im Taschenformat“. Mit allem, was dazu gehört:

- das Pinselchen, um Krater auszutupfen;
- die Spachtelklinge, um zu spachteln;
- die Spachtelmasse, um z. B. Kratzer auszufüllen;
- das Wasserschleifpapier, um unebene Stellen zu glätten;
- die Gebrauchsanleitung, für alle Fälle.

Und das Schönste: Dieses Zubehör ist im Preis inbegriffen. Nicht ganz selbstlos übrigens. Ihr Vorteil, lieber Autofahrer, nützt am Ende auch dem Hersteller; denn immer mehr „Selbermacher“ greifen zum verbrauchergerechten Spraylack-Set von AUTO-K. Weil es so gut und praktisch ist. Und alles komplett im Deckel steckt: im Köpfchen. Tja: Köpfchen, Köpfchen.



AUTO-K-LACK Peter Kwasny GmbH & Co., 6953 Gundelsheim, West-Germany, Telefon (06269) 1061–1063, Telex 0466135



Spraylacke, Lackstifte, Spachtelmaterialien, Lackier-Vorbereitungsmaterialien, Pflegemittel, Do-it-yourself-Produkte

Bitte besuchen Sie uns auf der „automechanika“ in Frankfurt am Main Halle 8 Gang B Stand 81280

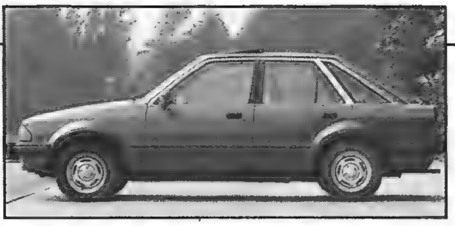
Der Newcomer, der zu kommt

Alle warten sie auf den Escort, die Händler der in die Schußlinie geratenen Kölner Ford-Werke AG, die Mitarbeiter, die ja ebenfalls ein Zeichen des Auftriebs brauchen, und auch diejenigen, die seit vielen Monaten davon wissen, daß es einen neuen, einen ganz anderen Escort geben wird. Kann man ihn kaufen? Was bringt er, und wo ist er wirklich ein neues Auto? Lenkrad fuhr die neuen Typen von der einfachen Basisversion bis zum XR 3, einer sportlichen Ausführung mit 1,6-Liter-Maschine.

von Ernst Bauer
und H.-P. Feddersen (Fotos)









spät

Mit einem Basis-Preis von rund 11 300 Mark orientiert sich Ford zumindest auf dem Papier nach der Konkurrenz. Das 1,1-Liter-Grundmodell, außen schön und innen relativ nackt, aber trotzdem weitgehend vollständig, wird wohl bei uns nicht sonderlich gut zu verkaufen sein. Zu einfach ist es, vor allen Dingen fehlt dem Auto über dem doch recht beachtlichen Kofferraum ein abschließender Deckel. Fahrgeräusche dringen durch, und das Gepäck ist nicht geschützt. Dieses chrom- und luxusfreie Auto läßt sich dennoch angenehm fahren, wir erreichten immerhin in gut zwei Stunden auf den allerengsten und verschwiegendsten Sträßchen im bergischen Land 138 Kilometer.

Wer anschließend in den 1,3-Liter-Escort umsteigt, spürt sofort die Leistungsverbesserung. Dennoch: Beide Motoren sind laufruhig und rund; es scheint so, daß die neuen OHC-Motoren von Ford (siehe Lenkrad 3/80) das gute Herz im neuen Auto darstellen.

Das neue Auto: frontgetrieben, deshalb tunnelfrei und nahezu topfeben im Fahrgastraum. „Bis zur letzten Schraube neu", sagt Waldemar Ewers, Vorstandsmitglied Technik der Kölner Aktiengesellschaft. Auch wenn man dieses Zitat nicht ganz wörtlich nehmen darf – es ist ein wirklich neues Auto geworden und hat mit dem alten Escort überhaupt nichts mehr zu tun. Seit fünf Jahren arbeiten die Kölner an dem Projekt „Erika" und sie sind sich alle einig, daß es ein Jahr zu spät kommt, aber die

für die Branche überraschende Zuspitzung der Absatzlage im Jahr 1980 war 1975, als der Startschuß für das Projekt Escort gegeben wurde, in der Tat nicht abzusehen. Vor allen Dingen läßt sich bei derartigen Objekten keine Zeit mehr einsparen. Entwicklungsarbeit dauert eben ihre Zeit. „Wir wollen Qualität liefern und deshalb haben wir mit der notwendigen Ruhe und Zeit fertigentwickelt", sagt Ewers.

Entwickelt wurde vor allem im Windkanal, und der bei Ford-Europa zuständige Chefdesigner Uwe Bahnsen, einer der beiden Vizepräsidenten von Ford-Europa, ein Mann, der ständig zwischen Großbritannien und der Bundesrepublik pendelt, ist stolz auf das äußerlich und auch formell gelungene Auto. Die vielleicht etwas kantig wirkende Form mit dem von Ford so genannten „Aero-Heck" wird ihren Weg machen. Sie zeigt neue Varianten der Stromlinien-Technik und Luftwiderstandsforschung auf, die bereits in die Praxis umgesetzt wurden. Der Zwang zur Einsparung von Energie führte auch bei Ford den Stift der Formgestalter und beeinflußte die Finger der Ingenieure an ihren Rechenmaschinen. Leichtbau, Formgestaltung, Windschlüpfrigkeit, Wirtschaftlichkeit – ganz zwangsläufig entsteht ein neues Auto, und was vor fünf Jahren noch in die Zeit paßte, gehört heute eigentlich schon ins Museum.

Wenn man einmal von dem nüchtern-nackten Basismodell absieht, so mag berechtigt sein, was die Kölner Marketing-Forscher annehmen: Wer heute ein Auto kauft, hat in der Relation mehr Geld als vor fünf Jahren, und wenn er ein vernünftiges, weil energiesparendes Auto kauft, so möchte er deshalb noch lange nicht eine billige, abgemagerte Kiste. Mit anderen Worten: Wer Sprit spart, mag dennoch ein Komfortauto, und manche Leute sind sogar bereit, dafür zusätzliches Geld zu investieren.

Drei Karossen, fünf Motoren

Der neue Escort wird mit drei unterschiedlichen Karosserien gebaut. Vorgestellt wurde zunächst nur die drei- und fünftürige Limousine. Es gibt aber noch bis einschließlich zur „GL"-Ausführung einen dreitürigen Turnier. Für einen späteren Zeitpunkt hat Ford einen „geräumigen Vielzweck-Transporter" angekündigt, ohne nähere Angaben zu machen, was darunter alles gemeint wird.

Fünf Modell-Varianten können gekauft werden: Neben dem nüchtern-nackten Escort gibt es den Escort L, den GL, den „Ghia" und den XR 3. Wer diese Ausstattungsmöglichkeiten mit den ebenfalls fünf Motoren und den drei Karosserien kombiniert, kommt auf insgesamt 42 verschiedene Autos, die zudem mit zahlreichen Extras noch einmal geändert werden können.

Das Motorenprogramm beginnt beim 1,1 Liter (40 kW/55 PS). Er ist der einzige Escort-Motor, der noch Normalkraftstoff nimmt. 3 kW mehr (59 PS) hat der 1,1 Liter, der allerdings Superkraftstoff braucht. 51 kW (69 PS) leistet der 1,3-Liter-Motor, 58 kW (79 PS) bringt der 1,6-Liter-Motor. Die gleiche Maschine, noch einmal leistungsgesteigert auf 71 kW (96 PS), wird exklusiv im XR 3 angeboten, jenem feurig-flotten Auto, das wohl einmal die Basis für sportliche Ableitungen sein wird. Schon der einfache Escort hat im Grunde genommen alles, was ein Auto zum Auto macht: Verbundglas, Frontscheibe, Heizheckscheibe, vordere Kopfstützen, automatische Gurte vorn und hinten, Rückfahrscheinwerfer, eine elektrische Scheibenwaschanlage. Gasfedern für die Heckklappe, eine Startautomatik und beleuchtete Schalter und Heizungshebel. Allerdings strahlt diese Grundausstattung den nüchternen, zweckmäßigen „Charme" eines jener Autos aus, die man sich wahrscheinlich privat nicht kaufen würde und die merkwürdigerweise doch noch oft genug von Arbeitgebern für ihre Arbeitnehmer als Dienstfahrzeug angeschafft werden.

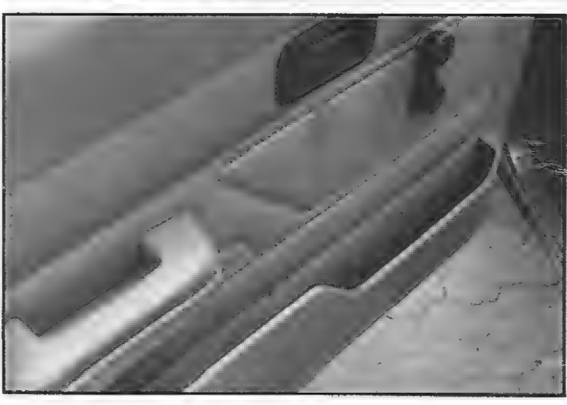
Der Escort L wird äußerlich optisch aufgewertet. Er hat doppelte Seitenstreifen und verchromte Front- und Heckscheibeneinfassungen sowie auf der Heckklappe ein L. Darauf könnte man verzichten. Besser aber ist er an den Reifen (Breite 155) zu erkennen. Auf andere Details möchte man eben nicht verzichten: Die Türen und Seiten sind innen voll verkleidet (beim normalen Escort schaut teilweise blankes Blech hervor). Es gibt zwei zusätzliche Belüftungs- und Defrosterdüsen für die Seitenscheiben. Die Kofferraumabdeckung kann herausgenommen werden, beim Escort fehlt sie ganz. Die Türen haben Armlehnen und Ablageschalen. Der Innenspiegel ist abblendbar, der Scheibenwischer arbeitet mit Intervallen. Vorn und hinten gibt es Haltegriffe, einen gerippten Teppichboden und „besondere Polsterbezüge".

So richtig Auto wird der Escort dann in der Ausstattungsvariante GL: PVC-Schutzbeläge seitlich an der Karosserie sowie an den (konventionellen) Stoßstangen und breite Chromleisten an den Seitenfenstern machen das Auto optisch attraktiver. Das Armaturenbrett mit Mittelkonsole ist jetzt gepolstert und zweifarbig. Das Lenkrad (vier Speichen) ist gepolstert. Der beleuchtete Kofferraum ist voll mit Teppich ausgelegt, ein elektronisches Warnleuchtensystem für zu niedrigen Flüssigkeitsstand bei Motoröl, Tankinhalt, Scheibenwasser und im Kühlkreislauf sowie für abnormalen Verschleiß der Bremsbeläge rundet das GL-Programm ab.

Im Tacho ist jetzt ein Tageskilometerzähler, und unterm Spiegel hängt eine Quarzuhr. Der Handschuhkastendeckel ist abschließbar, und im Deckel gibt es ein sogenanntes „Dokumentenfach", eine zusätzliche Scharnier-Klappe, hinter der der Führerschein und die Papiere Platz finden. Neben der Lenksäule öffnet sich ein kleines Münzenfach und in der Mittelkonsole hat es Platz für einen Kassettenvorrat. Der Außenspiegel ist von innen verstellbar. Die Polsterstoffe sind noch einmal verbessert, und dank besserer Isolierung kommen weniger Geräusche durch.

So viel Auto kann eigentlich nur noch durch Luxus übertroffen werden, und Luxus heißt bei Ford schon immer „Ghia". Jetzt hat das Auto plötzlich drei seitliche Zierstreifen. (Mein subjektiver Eindruck: Diese Version ist nicht schön, die Zierstreifen müßten nicht sein.) Noch ein bißchen mehr Chrom an Front und Heck so-

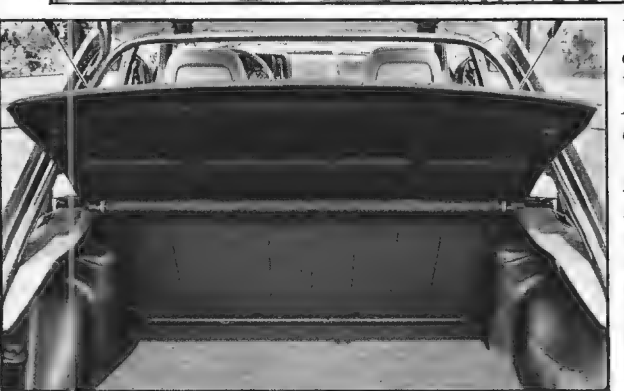




Um dieses wohlgestaltete Interieur zu erhalten, muß man schon etwas tiefer in die Tasche greifen. Ablagefächer in der Mittelkonsole und in den Türen gehören nicht bei allen Escorts zur Serienausstattung. Dies gilt auch für die zusätzlichen Defrosterdüsen für die Seitenscheiben, die beim Basismodell fehlen.



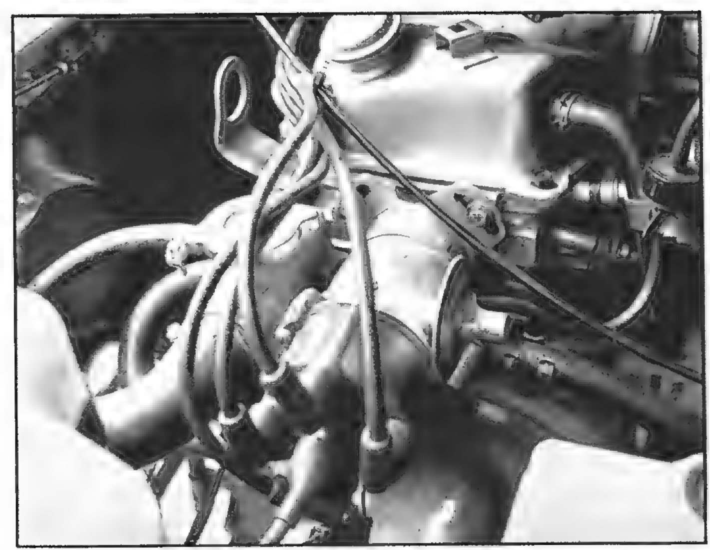
wie an den Felgenzierringen vervollständigen den äußerlichen Ghia-Auftritt. Aber innen wird das Auto richtig schön. Die Sitzbezüge sind aus Velourscord, ebenso ist der Teppich veloursartig. Die Türenseitenverkleidung ist mit Stoff bespannt und hat gepolsterte Oberkanten. In den Kopfstützen findet man weiche Stoffkissen, in den Rückenlehnen gibt es Kartentaschen. Der Drehzahlmesser gehört dazu, und die Digitaluhr über dem Innenspiegel hat Datumanzeige und zusätzliche Stoppuhrfunktion. H-4-Halogenhauptscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, eine Handschuhkastenbeleuchtung, eine zweite Innenraumleuchte und eine zeitgesteuerte Intervallschaltung für den Scheibenwischer vervollständigen die Luxusvariante.



Vor einigen Jahren waren Lösungen, mit denen der Kofferraum zum Laderaum verwandelt werden konnte, noch die Ausnahme. Der neue Ford Escort bietet eine relativ ebene und durch die hinteren Türen gut erreichbare Großraum-Ladezone an, die auch noch bei ganz zurückgestellten Vordersitzen ausgenutzt werden kann. Im Normalzustand wird der durchschnittlich große Kofferraum durch eine sehr stabile Klappe abgedeckt. Hinten haben drei Erwachsene Platz.

Sportliche Ausnahme: Escort XR 3

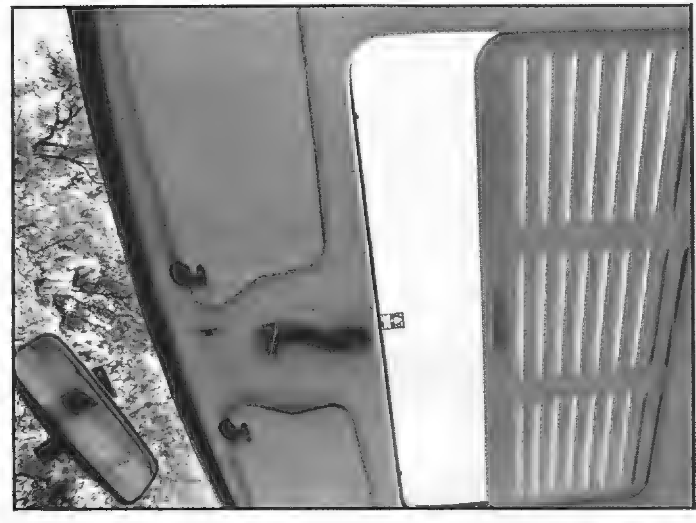
Nur dreitürig gibt es den XR 3, die sportlich getrimmte Ausstattung des Escorts, der durch schwarze Spoiler an Bug und Heck und an den hinteren Radkästen auffällt. Er rollt auf fünfeinhalb Zoll breiten Leichtmetallrädern mit extrem breiten Reifen der Größe 185/60 HR. Seine aufwendigere Technik: Gasdruckstoßdämpfer und straffere Federn, innenbelüftete Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, eine tiefer gelegte Karosserie und den speziellen 1,6-Liter-Motor, der durch Registervergaser, eine andere Nockenwelle und eine kontaktlose Transisterzündung plötzlich 71 kW leistet. Beide Außenspiegel sind von innen verstellbar und in der Wagenfarbe lackiert ebenso wie die Stoßstange. Seitenfenster und Heckscheibe sind wie die Tür-



Beim neuen Ford-Motor wird der Zündverteiler direkt von der obenliegenden Nockenwelle angetrieben.



Ordentliche Lösung für die hinteren Gurtschlösser



Neue Idee: Zwischen dem wärmedämmenden Glasschiebedach und dem Himmel läßt sich ein Lamellen-Sonnenschutz verschieben.

schweller schwarz lackiert. Sportsitze geben dem Fahrer einen optimalen Halt. Das noch kleinere zweispeichige Lenkrad liegt gut in der Hand. Natürlich gehören auch Drehzahlmesser und die Digitaluhr mit Stopp-Funktion, H-4-Scheinwerfer, eine Heckscheibenwisch- und -waschanlage und ein Zwei-Ton-Horn zur Ausstattung.

Umfangreiche Extras

Die Escorts können mit einer langen Extraliste verbessert werden. Attraktivstes und wohl sinnvollstes Angebot ist ein Hub-/Kurbeldach, allerdings nicht aus Blech, sondern aus wärmedämmendem Sicherheitsglas. Zwischen dem Glasdach und dem Autohimmel läßt sich eine lamellenartige Sonnenblende verschieben. Dadurch kann man die direkte Sonnenbestrahlung abhalten, aber es fällt noch genügend zusätzliches Licht in das Auto. Weitere Extras: Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorn, Kontrolleuchten für Energiesparer (sie sitzen im Tacho und zeigen in zwei Stufen an, ob das Gaspedal unnötigerweise durchgetreten wird), Waschanlagen für die Scheinwerfer, drei verschiedene Stereo-Radio- oder Kassettengeräte, eine Elektroantenne, einen abschließbaren Tankverschluß.

Als Touringpaket bietet Ford folgende Kombination an: Heckscheibenwisch- und -waschanlage, H-4-Halogenhauptscheinwerfer, Digitaluhr und Nebelschlußleuchte. Andererseits sagte Uwe Bahnsen, der Chefdesigner, stolz: „Ab 35 km/h ist unsere Heckscheibe frei, dank der strömungsgünstigen Karosserie. Der Heckscheibenwischer ist im Escort im Grunde genommen nicht notwendig." Es sei denn, man fährt lange in der Stadt. Hier erfüllt er zweifellos seine Dienste.

Der XR 3 ist nur in vier Farben (Diamantweiß, Mitternachtsblau, Sonnenrot und Stratossilber) lieferbar, gemeinhin gibt es das Auto in dreizehn verschiedenen Außenfarben, darunter sechs Metallic-Lackierungen.

In Gesprächen mit leitenden Ford-Ingenieuren wurde deutlich, welchen Aufwand man bei der Entwicklung der neuen Karosserie trieb. Beachtlich ist der Platz hinter den Rücksitzen, der natürlich auch durch die Formgestaltung im Windkanal mit beeinflußt wurde. Es sind viele Detaillösungen an diesem Auto, die abstechen und neue Wege aufzeigen. Wer den leicht herausnehmbaren Kühlergrill aus Kunststoff betrachtet, wird feststellen, daß nur wenige Lamellen geöffnet sind, der Rest ist optisch verblendet und bremst den unnötig in den Motorraum hineindrückenden Fahrtwind, der dort Luftstaus bilden würde und somit unnötigerweise zum höheren Energieverbrauch beitragen würde. Der Luftwiderstandsbeiwert von Cw 0,385 sagt allein noch nicht sehr viel über die Strömungsgünstigkeit und ihren Bezug zum Energieverbrauch aus, denn – auch wenn der Escort hier an der Spitze aller vergleichbaren Modelle liegt – es kommt auch auf die Stirnfläche an, die beim neuen Auto wiederum extrem günstig ausgefallen ist. Wer den Luftwiderstandsbeiwert und die Stirnfläche multipliziert, erhält einen brauchbaren Wert über die Aero-Dynamik. Auch hier ist der Escort vorbildlich geworden. Doch nicht nur vorn, sondern auch hinten am Auto haben die Wind-Kanalarbeiter zugeschlagen. Ford nennt diese Konstruktion „Aero-Heck", die sich von anderen Heckklappenautos dadurch unterscheidet, daß die gesamte Heckscheibe frei bleibt und der erwünschte Strömungsabriß nicht an der Oberkante des Autos erfolgt, sondern erst an einer Abrißkante am Kofferraum, einer wulstartigen Erhebung, die aussieht wie ein kleiner Mini-Spoiler. Nach Werksangaben ist das Aero-Heck mit dafür verantwortlich, daß dieses Auto besonders unempfindlich gegen Seitenwindeinflüsse ist.

Karosserie durchgerechnet

Der neue Ford Escort wiegt rund 100 Kilogramm weniger als sein sicherlich betagtes Vorgängermodell. Wie spart man so viel Gewicht? Natürlich durch konsequenten Leichtbau, der wiederum nur möglich ist, wenn man die Struktur der Karosserie in möglichst viele einzelne Elemente zerlegt und dann für diese Elemente jeweils Druck- und Spannungsverhältnisse berechnet. Dadurch können Karosserieteile dort stärker gemacht werden, wo es wirklich darauf ankommt, und dort schwach bleiben, wo sie schwach sein können. Voller Stolz erzählt die Ford-Denker-Crew, daß ihre Kapazität dazu nicht ausgereicht hat. Die amerikanische Ford-Zentrale in Dearborn bei Detroit, die den größten Viel-



Fortsetzung auf Seite 25




Für Club-Mitglieder und alle, die es jetzt werden wollen.
Club
Spitzenleistung
MUSIK PS
EIN TON
SENDER
U 88 90 92 – 96 – 100 – 104 – 107 MHz
M 53 60 70 80 100 130 160
SK
studio electronic 6800 stereo
12 Monate Garantie
Club-Preis nur 98,40 DM
Zahlung: 1 x 32,40 DM (+ 2,70 DM Versandkostenanteil) danach 3 x 22,– DM.
Dieses Club-Angebot bringt Sie so richtig schön in Fahrt! Musik in Stereo für unterwegs, da macht das Autofahren doch gleich wieder Spaß. Schon für 98,40 DM fahren Sie mit dem „studio electronic 6.800 stereo" auf Nummer Sicher und die gute Laune ist gleich mit an Bord. Hören Sie mal:
Stereo Radio
Kräftige 2 x 4 Watt Musikleistung.
Empfangsstark auf UKW und MW.
AFC-Schalter zur automatischen Scharfabstimmung im UKW-Bereich.
Stereo/Mono umschaltbar.
Balance-Regler für optimalen Stereo-Empfang.
Leuchtanzeige für Sender mit Verkehrsfunk.
Sperrt auf Wunsch Sender ohne Verkehrsfunk.
Cassettenteil
Für C 60 und C 90 sowie bespielte Cassetten. Beim Einschieben der Cassette automatische Umschaltung auf Cassettenbetrieb.
Lautstärke, Klang- und Balance-Einstellung nach Wunsch. Automatische Bandendabschaltung.
Damit das rollende Klangerlebnis sofort komplett wird, bestellen Sie die passenden Boxen am besten jetzt gleich mit.
Zum Club-Freundschaftspreis von nur
39,–
Erst testen – dann kaufen:
Testen Sie das Gerät eine Woche. Gefällt Ihnen das Gerät nicht, können Sie Ihre Bestellung und als Neu-Mitglied die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft widerrufen. Ihre 1. Zahlung erhalten Sie postwendend erstattet. In diesem Fall schicken Sie uns die bereits erhaltene Lieferung zurück.
Bertelsmann Club GmbH
Zweigniederlassung Rheda,
Ringstraße 16 – 20
4840 Rheda-Wiedenbrück 100
E. J. Wittbrodt
Den Coupon schnell ausfüllen und einschicken, auch unfrankiert falls keine Marke zur Hand.
Sie haben jetzt die Chance, das große Club-Freizeit-Programm kennenzulernen.
Ein Super-Angebot an Büchern, Schallplatten und MusiCassetten. Spitzenleistungen der Unterhaltungselektronik, Familienferien in Appartements, Städte-Reisen und viele attraktive Freizeit-Angebote zu Club-Sparpreisen.
Club-Einkaufs-Service:
Sie können zu Hause in Ruhe im Club-Katalog auswählen, sich in mehr als 270 Club-Centern beraten lassen oder schnell Ihre Wünsche per Telefon durchgeben.
Ihr Geschenk!
Der Club spendiert Ihnen die MusiCassette „Musik macht Freude", wenn Sie den Coupon einschikken. Sie dürfen die Musi Cassette auch dann behalten, wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.
Musik macht Freude
Bertelsmann
macht Freizeit schön!
Coupon
An die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16 – 20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100.
29246
☐ Ich bin bereits Club-Mitglied und bestelle wie unten angekreuzt.
Meine Mitgliedsnummer:
☐ Ich melde mich als Club-Mitglied an, ohne dieses Club-Spitzenangebot wahrzunehmen. Bitte schicken Sie mir zu den folgenden Club-Vereinbarungen die Mitgliedschafts-Unterlagen und mein Geschenk.
☐ Ich bin noch nicht Club-Mitglied und bestelle hiermit zu den nachfolgenden, günstigen Club-Vereinbarungen:
Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf von 8 Tagen behalte, werde ich dadurch Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr. (Mache ich dagegen von meinem Widerrufsrecht Gebrauch, bin ich verpflichtet, die evtl. bereits erhaltene Lieferung zurückzusenden).
Melde ich mich nur als Club-Mitglied an, ohne das Einführungsangebot zu kaufen und mache nach Erhalt der Mitgliedschafts-Unterlagen (einschließlich Club-Katalog) von meinem 8-tägigen Widerrufsrecht keinen Gebrauch, werde ich Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst ein Jahr.
Mitgliedschaftsbeginn gemäß meinem angekreuzten Wunsch und Club-Ausweis, den ich umgehend erhalte. Meine Mitgliedschaft bleibt jeweils ein weiteres Jahr bestehen, wenn ich sie nicht 3 Monate vor Ablauf kündige.
Jedes Vierteljahr erhalte ich den neuen Club-Katalog kostenlos. Aus diesem Angebot werde ich vierteljährlich für mindestens 15,– DM kaufen. Geschieht dies nicht bis zum jeweils im Club-Katalog genannten Termin, gilt das besonders preisgünstige Hauptvorschlagsangebot, dessen Preis auch 15,– DM übersteigen kann, als bestellt. Mit der Bestellung wird der Kaufpreis fällig.
Die Verlagsgemeinschaft Inh. R. Mohn in Rheda-Wiedenbrück betreut mich als Club-Mitglied und wird mein Vertragspartner. Nur wenn ich mit der Bezahlung oder Abnahme in Verzug komme, werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Eigentumsvorbehalt bis zur völligen Bezahlung. Porto/Frachtkosten gehen bei Versandbestellung zu meinen Lasten. Erfüllungsort ist Rheda-Wiedenbrück.
Bitte schicken Sie mir:
1 Das Auto-Cassetten-Radio „studio electronic 6.800 stereo". Bestell-Nr. 95310 9. Preis 98,40 DM. (+ 2,70 DM Versandkostenanteil). Zahlung: 35,10 DM (32,40 DM + 2,70 DM Versandkostenanteil).
☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg)
☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Kto.-Nr. 135 752-301 (bei Einsendung des Coupons)
☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung
Danach 3 fortlaufende monatliche Zahlungen zu je 22,– DM.
Meine Mitgliedschaft soll beginnen: 1. 7. 80 ☐ 1. 10. 80 ☐
Mit diesem Kauf ist meine Abnahmeverpflichtung in den ersten beiden Vierteljahren bereits erfüllt.
2 ☐ Ein Paar Stereo-Lautsprecherboxen: Bestell-Nr. 953117 zum Barpreis von 39,- DM
Zahlung wie bei 1. angekreuzt.
3 Mein Geschenk und ausführliche Club-Information.
Hier meine Anschrift in Druckbuchstaben:
Vorname/Zuname
Geburtsdatum
Straße/Hausnummer
PLZ/Wohnort
Beruf
Telefon
8 Tage Widerrufsrecht
Ich kann meine obige Bestellung und damit die eingegangene Club-Mitgliedschaft (bzw. meine Anmeldung und die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft) innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Es genügt, wenn ich den Widerruf spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung (bzw. der Unterlagen) an die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16 – 20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100, absende. Im Falle einer Bestellung erhalte ich dann meine erste Zahlung zurück. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit Ihrer Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich mein Widerrufsrecht zur Kenntnis genommen habe.
Datum
1. Unterschrift für die Bestellung (bzw. Anmeldung)
Datum
2. Unterschrift für das Widerrufsrecht
► Wichtig: Auslieferung erfolgt nur, wenn 2 Unterschriften vorhanden (bei Minderjährigen – unter 18 Jahren – die d. gesetzl. Vertr.) ◄



Der neue Dieselmotor verleiht dem Renault 20 ein bulliges Durchzugsvermögen auf der Autobahn und in engen Kurven.





Renault 20 D:

Diesel mit duften Daten

Der Markt der großvolumigen Dieselpersonenwagen wird von einem weiteren Hersteller angefahren: Mit Renault, dem fünftgrößten Autoproduzenten der Welt, versucht ein Franzose in eine etablierte Konkurrenz einzudringen, in der unter den deutschen Herstellern nur der traditionsreiche Mercedes Diesel (200 D, 240 D und 300 D) eine nennenswerte Rolle spielt.

Platz zwei bei den innerdeutschen Dieselzulassungen teilen sich Audi und VW mit dem Avant L 5 D und dem GLD Passat. Der Granada Diesel von Ford und Rekord DL aus dem Hause Opel spielen ebenso eine untergeordnete Rolle wie etwa der 244 GLD Sechszylinder von Volvo oder das Peugeot-Dieselprogramm auf der Basis der Typen 504, 505 oder 604. Auch der Fiat 132 mit der 2,5-Liter-Dieselmaschine und der Citroën CX 2500, den es auch als Pallas-Ausführung gibt, sind keine Marktrenner geworden. Mit 17025 Mark ist der Passat das billigste Angebot in der Dieselklasse, er hat auch nur einen 1,5-Liter-Motor.
Die Spitze hält der Mercedes 300 Diesel mit 27177 Mark und einer 5zylindrigen Dreilitermaschine.
Renault siedelte seinen 20 TD (19700 Mark) und die luxuriöse Ausführung, 20 GTD (21600 Mark) deutlich an finanzstrategisch günstige Plätze im Starterfeld der Dieselrenner. Die beiden Autos haben die gleiche Maschine: 2068 cm³, 64 PS (47 kW) und einen sagenhaft günstigen Verbrauch von durchschnittlich nur 8,1 Litern auf 100 Kilometer. Bei einer Tankfüllung von 64 Liter kann man mit diesem Auto rund 800, manchmal sogar 900 Kilometer weit fahren.

Das 1250 Kilogramm schwere Auto hat eine Nutzlast von 400 Kilogramm und ist deshalb für große Zuladungen geeignet. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt bei mehr als 140 km/h. Die beiden Versionen sind nur mit einem Fünfgang-Getriebe lieferbar, dessen fünfter Gang tatsächlich Kraftstoff sparen hilft. Vorgeglüht wird durch Drehen des Schlüssels, gestartet werden kann nach wenigen Sekunden, wenn am Armaturenbrett eine rote Lampe verlischt. Die Fahreindrücke mit diesen Selbstzündern lassen sich kurz zusammenfassen:

- Die ersten Fahrkilometer sind zähleibig, ruppig und schwierig. Aber dann merkt man, daß dieses Auto nicht nur einen neuen Motor hat, sondern auch eine neue Vorder-



Der Wischer auf der Fahrerseite ist besser geführt, er liegt stärker auf der Scheibe.



In jeder scharfen Rechtskurve rutscht das Knie des Fahrers gegen den kleinen Hebel zur Verstellung des linken Seitenspiegels.

achse, daß die Lenkung verbessert ist, und daß das Interieur des Fahrgastraumes etwas freundlicher geworden ist. Sitze und Armaturenträger wurden neu gestaltet, der gesamte Innenraum wirkt freundlicher und vernünftiger. Einziger Nachteil: Der Hebel für die Verstellung des linken Außenspiegels sitzt so tief an der linken Türfüllung, daß man unwillkürlich bei zurückgestelltem Sitz in Rechtskurven mit dem linken Knie dagegenkommt und deshalb den Spiegel verstellt.

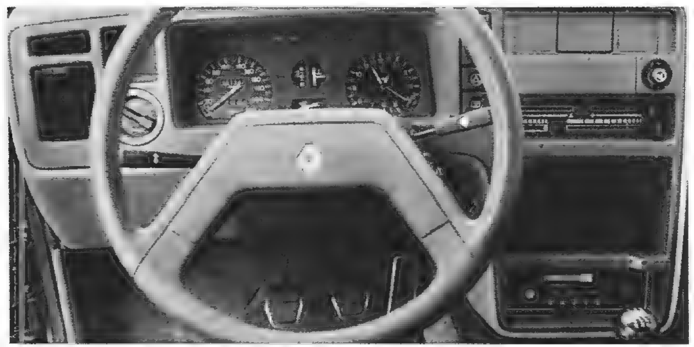
1500 Diesel-Motoren stellen die Franzosen täglich her. Sie haben dazu den Grundstock des bewährten Zwei-Liter-Leichtmetallmotors genommen, aber den Block erhöht und eine Kurbelwelle mit längeren Pleueln eingebaut.

Die ohnehin schon reichhaltige Serienausstattung dieses Serienfahrzeuges bedarf noch eines besonderen Hinweises. Für Renault ist es klar, daß auch der Beifahrersitz eine Kartenleselampe erhält, und daß das Auto für einen späteren Radioeinbau bereits vorgerüstet ist. Dies heißt: Die Antenne ist montiert, der Motor ist entstört, und in den Türen befinden sich bereits Lautsprecher, die nur noch angeschlossen werden müssen. Optionen gibt es nur für getönte Scheiben und Stahlschiebedach und für die Getriebeautomatik.

Die Marktstrategen der französischen Firma haben darüber hinaus klar erkannt, daß Renault vielleicht mehr Freunde am deutschen Markt hätte, wenn das Fahrwerk etwas straffer wäre. Dem hat man konstruktiv Rechnung getragen, und die Stabilisatoren und die Federkerne etwas verstärkt, ohne auf den lobenswerten Komfort zu verzichten.

Unser Urteil über diesen Diesel, der auf französischen Straßen bereits zum Alltag gehört und dort von den Fahrern gelobt wird, fällte einer, der den neuen 2,2-Liter-Benziner fuhr: Ihm war es sehr schwer gefallen, im kurvigen und bergigen Testgebiet an uns dranzubleiben. Obwohl er mehr Leistung und mehr Temperament unter der Haube hatte, kam er ins Schwitzen. Kein Wunder: Wir konnten das Gas stehenlassen, in der Sicherheit, daß das Fahrwerk mitmachte. Der Benziner war ständig versucht, uns zu schnappen: Wir hatten die gleichmäßigere Fahrt dank der enormen Kompression und das bessere Durchzugsvermögen, was zu einer idealen Fahrgeschwindigkeit führte und einen hohen Schnitt ergab, ohne hohe Spitzen erreichen zu müssen.

Fazit: Ein Langstreckenauto, ein Vielfahrerauto, aber auch ein großer, kommoder Sparer für die Stadt. eba



Durch eine klarere Konzeption ist das Fahrerbord mit seinen großen Instrumenten noch übersichtlicher geworden. Fotos: Feddersen

RENAULT 20 TX

Mehr Temperament in allen Drehzahlbereichen, aber weniger Verbrauch bei vergrößertem Hubraum: Der neue Renault 2,2-Liter-Motor macht's möglich – und den Renault 20 als TX zu einem attraktiveren Auto. Mit diesem Auto bietet Renault eine der modernsten Motorenkonstruktionen. Neu ist ein vollelektronisches Zündsystem, neu ist auch der um 7 mm längere Hub. Die Kurbelwelle wurde besser gedämpft (größere Massen). Nach DIN kommt das Auto bei 90 km/h mit 7,4 Litern, bei 120 km/h mit 9,6 und bei Stadtfahrten mit 12,0 Litern aus. Das Fahrwerk (vom 30 TX) wurde verbessert. Das Auto kostet mit 5-Gang-Getriebe jetzt DM 22 900,–.

Neues aus Wolfsburg



Spartanisch ausgestattet: der Innenraum des Normal-Golf. Kein abschließbares Fach und die nach oben offene Ablage sind bestimmt nicht jedermanns Sache.

Wer sich einen VW von außen ansieht, wird nicht viel entdecken. Neuheiten packten die Techniker des Volkswagen-Werkes dieses Jahr unter das Blechkleid ihrer Modelle für 1981.

Vor vier Jahren begann in Wolfsburg das Dieselzeitalter: der erste Golf mit der Zusatzbezeichnung D lief vom Band. Sein Motor wurde berühmt als sparsames und doch temperamentvolles Aggregat mit 1,5 Liter Hubraum und 37 kW (50 PS).

Nach den Werksferien wurde dieser Motor durch einen neuen, stärkeren ersetzt. Jetzt werden die Golf- und Jetta-Diesel von 40 kW (54 PS) aus 1,6 Liter Hubraum angetrieben. (Im Passat bleibt vorerst der alte Motor.) Das Mehr an Leistung soll sich aber nicht nur in einer etwas höheren Spitzengeschwindigkeit bemerkbar machen, sondern vor allem sind die neuen Diesel spritziger geworden. Jetta und Golf Diesel sollen nach Werksangaben jetzt mehr als 140 Stundenkilometer laufen, die Beschleunigungswerte von 0 auf 100 Stundenkilometer wurden um etwa eine Sekunde auf 17 Sekunden verbessert.

Laut VW ist auch im Startverhalten der Diesel-Pkw dem Benziner nähergerückt. Das Vorglühen der Glühkerzen wurde durch die sogenannte 7-Sekunden-Glühstiftkerze von 25 Sekunden auf sieben Sekunden verringert. Bei Temperaturen über null Grad Celsius sei die Vorglühzeit noch kürzer. Mehrpreis des Diesel-Motors: 1565 Mark.

Nicht für Schnellfahrer, sondern für Energiesparer bietet VW ab jetzt das Economy-Getriebe 4+E an. Sein Übersetzungsverhältnis wurde nach ökonomischen Gesichtspunkten ausgelegt: Der fünfte Gang dient nicht dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit, sondern verringert bei etwa gleichem Geschwindigkeitsniveau wie im vierten Gang die Motordrehzahl um etwa 1000 Umdrehungen. VW gibt an, daß bei schneller Durchfahrt im fünften ein Liter Sprit auf 100 Kilometer eingespart werden kann. Das Economy-Getriebe wird im Mehrausstattungspaket zum Preis von 355 Mark für Golf und Jetta ab 1,5 Liter Hubraum angeboten. Sparsamer soll es aber auch bei den 110-PS-Einspritzmotoren der beiden zugehen. Dafür soll die elektronische Zündanlage TSZ sorgen, die schon seit einem Jahr im Scirocco ihre Dienste tut.



Anders bei der Version des GL, Cabrio oder GTI. Ihnen wurde ein abschließbares Fach verpaßt, der ganze Innenraum macht einen weitaus gediegeneren Eindruck.

Merkmale der Anlage: sie funktioniert anstelle des mechanischen Unterbrecherkontakts mit einem Hallgeber. Das System paßt den Zündzeitpunkt besser den Betriebsverhältnissen an, sogar bei Leistungsabfall in der Batterie soll der Kaltstart einfacher sein. Darüber hinaus nutzt die Zündanlage den Kraftstoff besser aus und ist somit eine sinnvolle Ergänzung zur Benzineinspritzung.

Und was tat sich sonst noch bei den einzelnen Modellen? Der



Dem Trend der Zeit angepaßt: Digitaluhr bei allen VW-Modellen, die mit einem Drehzahlmesser ausgestattet sind. Auch sonst ist das Armaturenbrett der einzelnen VW-Modelle aufgeräumt. Die Anzeigeinstrumente sind übersichtlich, Hebel und Schalter liegen griffgünstig.

Jetta ist jetzt auch mit Diesel erhältlich, ansonsten ist das Auto noch so neu, daß keine kosmetischen Operationen notwendig sind. Man kann schließlich seine noch junge Käuferschicht nicht nach zwei Jahren mit einem neuen Modell brüskieren.
Anders beim schon etwas betagteren Golf.
Ihn wird man zukünftig mit neuen Heckleuchten sehen, die größer sind als bisher. Mit dieser Leuchte leuchtet VW aber nicht sonderlich. Zwar hat man in den Lichtern „freie Leuchtkammern" für die Nebelschlußlampe reserviert, noch schöner wären aber serienmäßige Nebelschlußleuchten gewesen.
Im Innenraum des Golfs soll es in Zukunft übersichtlicher und funktioneller zugehen. Die Armaturentafel wurde großflächiger, Schalter und Instrumente liegen griffgünstiger.
Ob der Verzicht auf das abschließbare Handschuhfach in Kombination mit einer nach oben offenen Ablage vom Kunden akzeptiert wird, möchten wir bezweifeln.
Es gibt viele Besitzer älterer LS-Golf, die sich darüber jeden Tag ärgern! Beim Beschleunigen kommen dem Beifahrer leicht dort abgelegte Sachen entgegen. Der Normalversion hätte ein abschließbares Fach gut gestanden, das nur in der GL-, Cabrio- oder GTI-Version erhältlich ist.
Eine Renaissance erlebt der 1,5-Liter 70-PS-Motor für den Golf. Seit zwei Jahren nur in



Größer, aber ohne serienmäßige Nebelschlußleuchte: die Heckleuchten des Golf.

Verbindung mit dem Automatikgetriebe angeboten, gibt es ihn jetzt auch wieder mit Schaltgetriebe.
Bei den anderen Modellen gab es keine Änderungen, die größte steht ja bekanntlich noch aus: der neue Passat. Er wird in diesen Tagen vorgestellt. Im nächsten Lenkrad werden wir ausführlich über ihn berichten.

Der Newcomer, der zu spät kommt

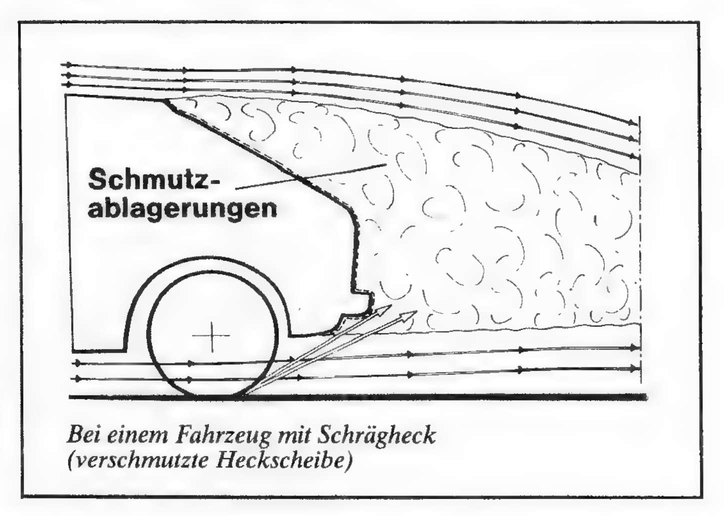
Fortsetzung von Seite 20

zweckcomputer der Welt besitzt, wurde mit einer Datenbrücke zum Hilfsarbeiter. Sie lieferte in einer branchenseltenen Schnelligkeit Gleichungen mit 15 000 Unbekannten. Am Rande erzählt: Um die Karosserie statisch durchzurechnen, brauchte dieses Superhirn 45 Minuten, um es dynamisch zu berechnen zwei Stunden. Das Ergebnis: Wiederum beispielhafte Werte im Falle des Front- oder Heckaufpralls und für die Konstrukteure neue Arbeitserlebnisse. Der Rechner ließ zunächst einmal 50 Fahrzeuge an seiner geistigen Mauer zerschmettern und lieferte die gerechneten Ergebnisse. Erst danach wurden insgesamt 20 Prototypen an die Wand katapultiert und siehe da, die Rechnerergebnisse des Autos, das aufgrund dieser Ergebnisse gebaut wurde, trafen voll und ganz zu. Das Crash-Verhalten läßt sich heute auf dem Papier vorausberechnen.

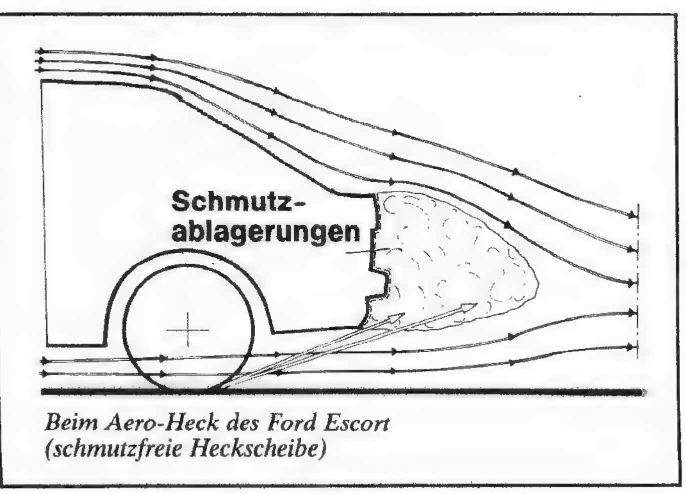
Das neue Klassendenken

Autoverkäufer und Autotester haben in den vergangenen Jahren fließend unterschieden zwischen der unteren und oberen Mittelklasse. Die aufgebesserten Kleinwagen, also jene Autos, die zwischen 1100 und 1600 Kubik angesiedelt sind, kommen heute auf größerem Fuß daher. Die Kundschaft hat verlangt, daß diese Autos innen größer werden und technisch besser. Neue Fahrwerkskonzepte entstanden: Der querliegende Motor vorn, der Frontantrieb und auch die Einzelradaufhängung hinten wurden notwendig, um mehr Raum zu geben.
Der neue Escort ist knapp vier Meter lang und ein bißchen kürzer geworden als sein Vorgänger. Aber im Innenraum ist er größer, und die Beinfreiheit für Fahrer und Heckpassagiere ist gewachsen. Dabei ist der Wagen innen noch einmal viereinhalb Zentimeter breiter geworden. Sehr lobenswert: Auch bei ganz nach hinten geschobenen Vordersitzen bleibt noch Luft zwischen den Knien der Heckpassagiere und der Rücklehne des Vordermannes.

Da gibt es Konkurrenten von Ford, wo dies nicht der Fall ist. Verbessert wurde auch die Karosserie an den vorderen Türen, man kann heute bequem einsteigen – auch auf die hinteren Sitze. Die Sicht des Fahrers nach draußen ist beim Rückwärtsfahren nahezu optimal und auch die ungleich wichtigere Sicht nach vorne ist glasklar. Bei ersten Probefahrten zeigt es sich, daß auch das Handling des Autos vorbildlich ist, das Fahrwerk ist sicher und gut. Wir konnten auf sehr engen Straßen mit vielen Kurven flott fahren, bergauf und bergab machte das Auto überhaupt keine Probleme. Lastwechselreaktionen waren nicht zu spüren, wenigstens nicht im Fahrwerk oder in der Lenkung. Erstaunlich ist die Weichheit der Motoraufhängung, die so gut wie keine Vibrationen durchläßt. Beobachtet und notiert wurde, daß der sehr weich gelagerte Motor beim plötzlichen Gasgeben oder Gaswegnehmen ein gewisses Kippmoment nicht unbemerkt auf die Karosserie überträgt, aber dieses ist nicht schlimm, sondern allenfalls ungewohnt.
Das hervorragende Fahrwerk gibt dem Escort in jeder Ausführung die beachtliche Sicherheit, die zum Temperament paßt. Die Bremsen wirken sehr stabil, die Lenkung – zunächst etwas ungewohnt hart – paßt zum Gesamteindruck des gut abgestimmten Alltagsautos. Beachtlich ist auch das sehr leise Gebläse für Lüftung und Heizung bei den teureren Versionen. Alle Motoren, selbst der schwächste, überraschten durch ihre große Laufruhe und ihre temperamentvolle Präsentation der Drehmomentkräfte in den fürs Fahren wesentlichen Drehzahlbereichen.



Bei einem Fahrzeug mit Schrägheck (verschmutzte Heckscheibe)



Beim Aero-Heck des Ford Escort (schmutzfreie Heckscheibe)



Wenn ein Automobil so effektiv arbeitet wie ein BMW der 5er Reihe, kann der Fahrer in gewissen Grenzen bestimmen, wieviel Kraftstoff er einsetzen möchte. Sie können also mit einem BMW betont ökonomisch fahren. Qualität und Leistungsfähigkeit der BMW Triebwerks-Technologie sorgen aber auch dafür, daß Sie ebenso – wenn es die Umstände erfordern – sehr schnell fahren können.

Deshalb werden die gemeinhin als sportlich und leistungsfähig bekannten BMW Reihen-6-Zylinder – wie sie z.B. die BMW 520, 525, 528i und M 535i besitzen – immer stärker auch von Käufern bevorzugt, die Wirtschaftlichkeit ebenso hoch einschätzen wie Fahrkultur.

Mit diesen Automobilen erwerben Sie die technischen Hilfsmittel, die sicherstellen, daß Sie immer genau das können, was Sie wollen: sowohl sehr bewußt ökonomisch fahren als auch zügig reisen. Wenn Sie auf die Qualitäten einer komfortablen, sicheren, schnellen 6-Zylinder-Reiselimousine nicht verzichten können, wenn Sie zugleich aber auch im Stadtverkehr hohe Wirtschaftlichkeit fordern – kaufen Sie nicht zwei Automobile, sondern einen BMW.

BMW Triebwerke können, wie Sie wollen.

Daß man mit BMW Triebwerkstechnik nicht nur schneller als viele andere fahren kann, sondern auch wirtschaftlicher, hat physikalische Gründe: Die beste Kraftstoffausnutzung im Ottomotor ergibt sich, wenn man im Bereich des günstigsten thermischen Wirkungsgrades fährt. Und das ist zu erzielen, wenn man bei geringen Drehzahlen mit möglichst viel Last fährt. Wer also z.B. im Stadtverkehr besonders ökonomisch fahren will, braucht dafür ein Triebwerk, das mehr kann. Ein erstklassiges Beispiel: der BMW 520 Reihen-6-Zylinder in der wirtschaftlichen Hubraumgröße von 2-l*. Mit komfortabler Kraftentwicklung auch bei Drehzahlen, bei denen sich ein vergleichbarer 4-Zylinder schon an der Rundlaufgrenze bewegt.

*Wenn Sie die Verbrauchswerte des BMW 520 mit denen anderer exklusiver 2-l-Limousinen – aber mit 4-Zylinder-Antrieb – vergleichen, werden Sie sofort erkennen, daß es keinen Grund gibt, in dieser Hubraumgröße auf die Fahrkultur eines 6-Zylinders zu verzichten.

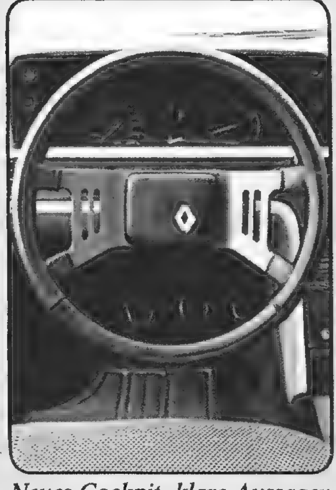
Die BMW der 5er Reihe:
Die zeitgemäße Spitzenklasse. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.







Sportlich, sparsam und rund


Neues Cockpit, klare Aussagen

Da sage noch einer: Für sportliche Autos gäbe es im Zeichen der Zeit keinen Markt mehr. Renault wird ab September gegen eine beachtliche Konkurrenz auf dem deutschen Markt antreten.

Der Fuego, der im vergangenen März auf dem Genfer Salon vorgestellt wurde und auf Frankreichs Straßen schon zum Alltag gehört, soll nun dem Capri, Manta, Scirocco und Toyota Celica, aber auch einigen Sportlimousinen Dampf machen. Zwar ist der Fuego (spanisch: Feuer) kein heißer Ofen aber eine sportliche Coupé-Variante mit den Vorzügen einer viersitzigen Limousine, ein mindestens ebenso bequemes, durchdachtes und praktisches wie schnelles und leichtlaufendes Auto.

300 Kilometer über luxemburgische und belgische Landstraßen in rund drei Stunden, und das bei einem Verbrauch von 9,5 Liter Superbenzin (der Durchschnitt der Testwagenflotte lag bei 8,8 Liter) sind die überzeugenden Fakten, mit denen das Fahrzeug seine ersten Freunde gewinnen konnte. Auch wenn der Luftwiderstandsbeiwert (c_w-Wert) mit 0,34 sicherlich bei unserem Probefahrten-Ausflug in den Ardennen keine nennenswerte Rolle spielte, so muß er festgehalten werden, denn diese rechnerische Größe für die Windschlüpfrigkeit spielt nicht nur bei den Verkaufspsychologen, sondern auch in immer mehr Autofahrergesprächen eine große Rolle. Die kleineren Reise-Limousinen der kommenden Generation werden etwa so aussehen, denn arg viel mehr kann man nicht mehr verbessern. Ein kleiner Frontspoiler am Wagen-Vorderbau zeigt der Luft den Weg entlang der niedrigen Motorhaube. Bei höheren Geschwindigkeiten bildet sich am Fuego über dem lamellenartigen Kühlergrill ein Luftstau: Die Luft muß nicht mehr in den Motorraum hineingedrückt werden, was eine Reduzierung des Luftwiderstandes bewirkt. Die große Heckscheibe, von der man sagen könnte, sie ist dem Porsche nachempfunden (sie wird übrigens ähnlich wie tiefgezogenes Blech hergestellt), ist ebenfalls im Windkanal entwickelt worden. Am Heck ist ein kleiner Mini-Spoiler, hergestellt als Gummilippe unter dem Rand des Fensters. Diese Abreißkante macht nicht nur die Heckscheibe sauber, sondern bewirkt genau das, was die Ingenieure wollen: Die Luft muß hier sauber verwirbeln, ohne zuviel Wirbel zu machen. Man muß sich einmal in den Fuego hineinsetzen und spüren, wieviel Platz man in einem so niedrigen Wagen hat. Mit 131,5 Zentimeter ist er an der Spitze der gesamten Konkurrenz, nur der Porsche 924, und der VW Scirocco sind noch niedriger.

Alles an diesem Auto ist glatt, zumindest außen. Die äußeren Abmessungen, 4,36 Meter lang und 1,70 Meter breit (140 Zentimeter Innenbreite vorn, 141 Zentimeter hinten, die hintere



Sitzbank hat sogar noch 44 Zentimeter Sitztiefe) sind nahezu ideale Maße. Zudem gibt es vorne noch 92 Zentimeter Kopffreiheit (hinten 91 Zentimeter), der Wagen ist sozusagen mit Fuego und Recht als Viersitzer zugelassen. Die beiden vorderen Sitze haben ausgeprägte seitliche Wülste, die einen guten Kurvenhalt geben. Der Innenraum ist variabel, die geteilten Rücksitzlehnen lassen sich einzeln umklappen, man

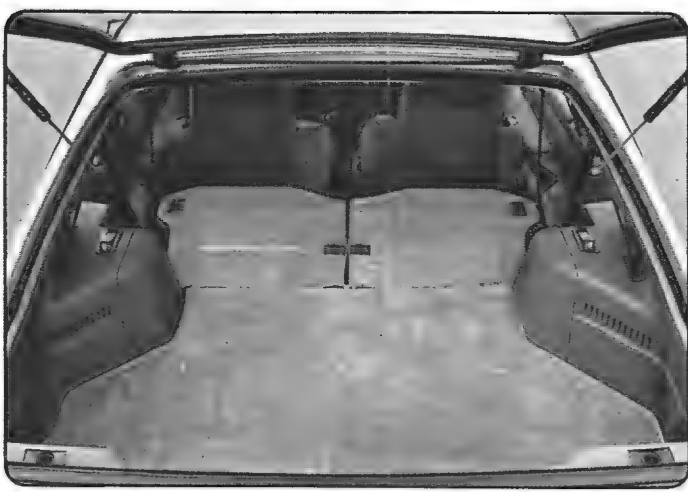
Renaults Typologie der Ausstattung ist klar: „T" bedeutet eine gehobene Ausstattung, „GTX" Spitzenausstattung. Steht ein „S" hinter diesen beiden Buchstaben, so bedeutet dies eine hohe Motorleistung, das „X" ist die jeweils höchste Leistung in der betreffenden Baureihe. Lenkrad fuhr den Fuego GTX, ein 81-kW-Wagen mit Zwei-Liter-Maschine und einer erreichbaren Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h.

Mittelkonsole bietet Platz für Radio, Heizung und Lüftungsbedienung, Aschenbecher und Zigarettenanzünder.

Die stärksten Modelle TX und GTX haben den hochmodernen Zwei-Liter-Leichtmetallmotor (Transistorzündung, obenliegende Nockenwelle, 81 kW/110 PS).

Die Versionen TS, GTS und Automatik sind mit dem Leichtmetallmotor mit 1,7 Liter Hubraum (71 kW/96 PS) erhältlich. Die Normverbrauchswerte: Bei 90 km/h beträgt der Verbrauch beim TX und GTX nur 6,9 Liter auf 100 Kilometer, bei 120 km/h sind es 8,5 und in der Stadt 11,6 Liter. Beim TS und GTS liegen die Zahlen sogar noch niedriger. Bei 90 km/h im fünften Gang 6,2 Liter, bei 120 km/h 8,1 Liter und in der Stadt 10,6 Liter. Mit anderen Worten: Die Durchschnittsverbräuche nach VDA-Norm liegen bei 8,3 Liter (Fuego GTS) und 8,8 Liter (Fuego GTX).

Der Markt der Fuego-Konkurrenten hat 1979 rund 100000 Autos hergegeben. Nimmt man die sportlichen Limousinen, beispielsweise den Golf GTI, Audi GLE, die BMW 3er-Reihe und den Porsche 924 als Sportwagen noch mit hinzu, dann werden es noch einmal 150000 Autos, – alles zusammen etwa zehn Prozent des Gesamtmarktes. Immerhin gibt es in der Bundesrepublik 1,5 Millionen Coupes und Sportlimousinen.



Glatte Flächen, auch im teilbaren Kofferraum



Formstabile, aber bequeme Sitze mit Kopfstütze

erzielt damit also dreierlei Kofferraumgrößen. Normalerweise hat er ein Fassungsvermögen von 339 Liter. Übrigens liefert Renault im Fuego eine sehr praktische, planenartige Abdeckung mit, die das Gepäck vor Hitze und Blicken Neugieriger schützt. Das Ladevolumen wächst auf 534 Liter, wenn eine Rücksitzlehne umgeklappt wird. Wer auf die Rücksitze ganz verzichten kann und beide Lehnen umlegt, kann fast 800 Liter Kofferraum vorweisen. Die Zuladung liegt bei 320 Kilogramm.

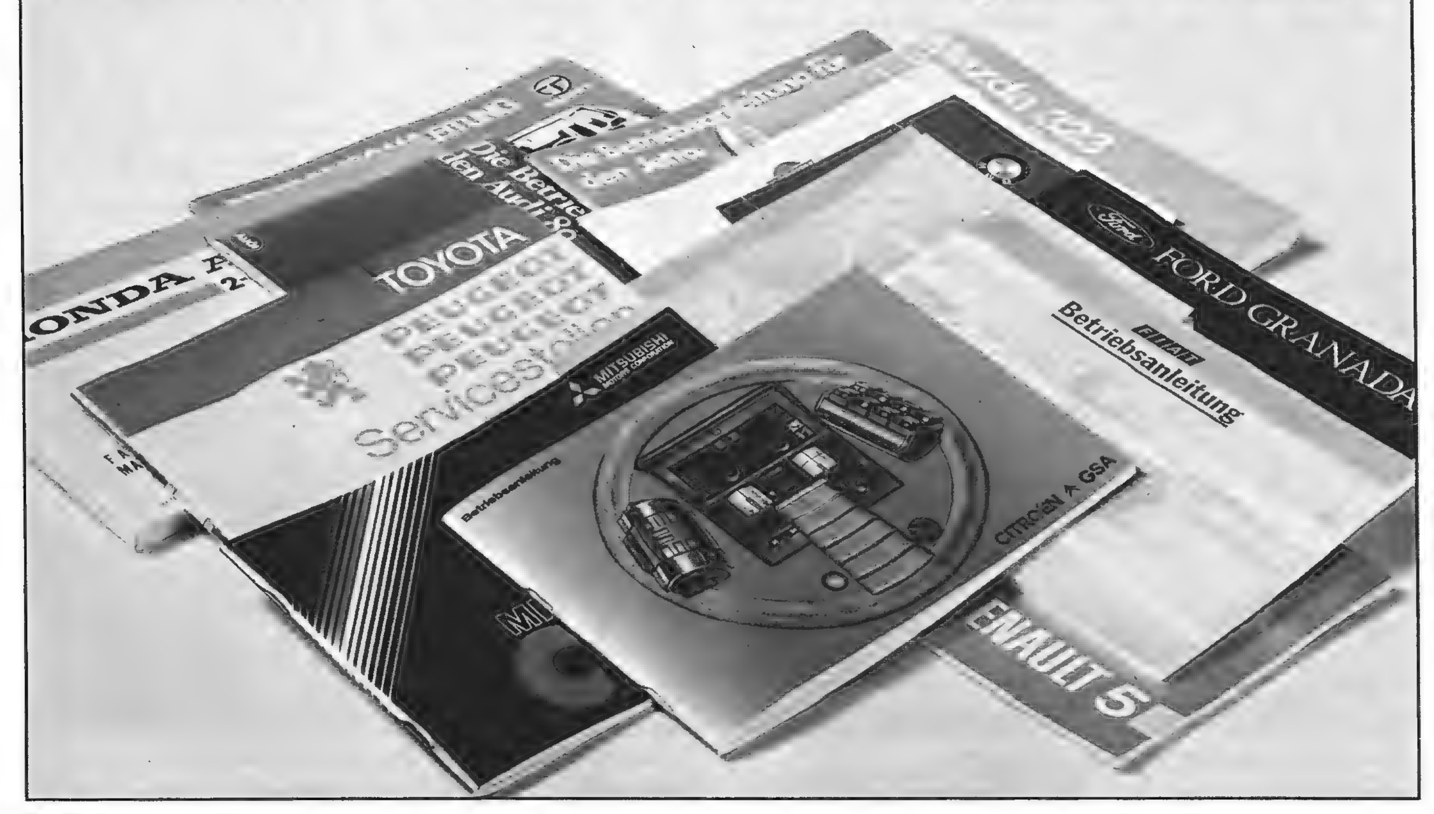
Auf dem deutschen Markt werden folgende Modelle angeboten: TS und GTS, TX und GTX. Schließlich als separates Modell der Renault Fuego Automatik, mit jenem Getriebeautomaten der schon soviel Freunde gefunden hat.

Diese Details sind wichtig, weil von außen sich alle Fuego-Modelle gleichen. Die Fans werden die Unterschiede an den Leichtmetallrädern und an der Reifengröße entdecken. Gut in der Hand liegt das lederbezogene, ab GTS sogar höhenverstellbare Lenkrad. Eine große

Sparsamkeit, ein gutes Fahrwerk, langlebige Motoren und eine Form, die dem Autokäufer unter anderem zeigt, daß es sich nicht um ein Jedermann-Auto handelt, sind die idealen Voraussetzungen für einen guten Start. Renault möchte im Jahr 1980 noch 5000 bis 6000 Autos verkaufen und 1981 sind 150000 Autos angepeilt. Der Fuego TS kostet 15450 Mark, der GTS 17150 Mark, der TX 18250 Mark und der GTX 20950 Mark. Die Automatikversion wird für 19650 Mark angeboten. eba

Lenkrad stöberte in Betriebsanleitungen

Kaum Bestseller für Sparwillige



Jeder Autofahrer kennt sie und besitzt mindestens eines davon, die Handbücher, Bordbücher oder Betriebsanleitungen für sein Kraftfahrzeug. Diese Broschüren informieren darüber, wo sich Hebel und Pedale befinden, wo die Sicherungen sind, wie man einen Reifen wechselt und wie das Auto noch so funktioniert, oder wenn es das nicht tut. Wir wollten einmal wissen, ob in den Büchlein nicht noch mehr steht, zum Beispiel, wie der Fahrer den so wichtigen, aber teuren Sprit einsparen kann. Wir nahmen uns Betriebsanleitungen verschiedener Automobilfirmen vor. Wir fanden manch Bekanntes, aber auch viel Neues. Und was nur bei einem geschrieben steht, gilt mit Sicherheit auch für jeden anderen. So entstand eine stattliche Anzahl von Spartips.

„Der Kraftstoffverbrauch wird weitgehend von der Fahrweise bestimmt. Um möglichst wenig Kraftstoff zu verbrauchen, sollten Sie stets gleichmäßig und zügig fahren. Vermeiden Sie Vollgasbeschleunigen und Höchstgeschwindigkeiten. Bitte beachten Sie das Kapitel ‚Fahrhinweise'. Sie fahren sparsamer." Mit dieser Einleitung beginnt die Betriebsanleitung des Audi 80. Klar und eindeutig wird dem Audi-Fahrer gleich auf der ersten Seite Energiesparen ans Herz gelegt. Ausführlich geht es dann im Kapitel „Wirtschaftlich fahren" zur Sache, denn vor allen Dingen hätte der Audi 80 Wirtschaftlichkeit „von Hause aus mitbekommen". Es läge nun am Fahrer, diese Eigenschaft zu erhalten: „Lassen Sie Ihren Wagen in den im Serviceplan genannten Intervallen durch einen V.A.G.-Betrieb betreuen." Darüber hinaus sollte der Autofahrer nicht vergessen, den Reifendruck regelmäßig zu kontrollieren. Denn, „ein zu geringer Fülldruck verschlechtert nicht nur das Fahrverhalten, durch den größeren Rollwiderstand steigt auch der Kraftstoffverbrauch." Wer unnötig mit Dachständer oder Skihalter fährt, bei dem mache sich der größere Luftwiderstand besonders bei höheren Geschwindigkeiten nachteilig bemerkbar. Und schließlich schlagen die Ingolstädter Ingenieure dem Autofahrer vor, keinen unnötigen Ballast im Gepäckraum umherzuschleppen: „Gerade im Stadtverkehr, wenn häufig beschleunigt werden muß, beeinflußt das Fahrzeuggewicht den Kraftstoffverbrauch stark."

Neben den technischen Eigenschaften rund ums Auto wollen die Audi-Leute bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung aber auch noch den persönlichen Fahrstil und die individuellen Einsatzbedingungen erwähnt wissen. Höchstgeschwindigkeiten und Vollgasbeschleunigen tragen entschieden zum höheren Benzinverbrauch und schnelleren Abnutzung von Bremsen und Reifen bei. Gleichmäßig und zügig fahren heißt die Devise. Das das nicht immer möglich ist, haben auch die Techniker von Audi erkannt. Hohe Verkehrsdichte, Kurzstreckenverkehr, ungünstiger Straßenzustand, wie Sand oder Schnee, und Kolonnenfahren schlagen sich ungünstig auf den Verbrauch nieder, ohne daß der Fahrer vordergründig dafür verantwortlich zu sein scheint. Doch nehmen wir einmal den Kurzstreckenverkehr heraus. Audi sagt dazu: „Der Kurzstreckenverkehr, das heißt das Fahren von Haus zu Haus mit immer neuem Starten und Warmfahren des Motors" sei mehr oder weniger ungünstig für den Verbrauch. Aber Hand aufs Herz: Könnte „von Haus zu Haus" das Auto nicht einmal stehen bleiben? Denn am meisten spart man, wenn das Auto steht.

Genauso ausführlich wie die Audi-Broschüre ist die des VW Jetta. Wen wundert es auch,

beide kommen schließlich aus einem Haus, und beide Anleitungen sind vorbildlich.
Während sich die Ingolstädter sehr ausführlich dem Thema Nummer eins widmen, scheint man dem in München weniger Bedeutung beizumessen.
Die Bayerischen Motoren Werke, BMW, gehen nur oberflächlich auf die Wirtschaftlichkeit ein. Sie hinge in erster Linie von der Fahrweise des Fahrers ab. In der Bedienungsanleitung zu den Modellen 518 bis 528i heißt es: „Auch beim Automobil gibt es eine Art ‚D-Zug-Zuschlag', denn hohe Geschwindigkeiten, Beschleuni-

D-Zug-Zuschlag für das Autofahren

gen in den Gängen bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit, scharfes Kurvenfahren und Abbremsen bedingen neben höherem Kraftstoff- und Ölverbrauch einen stärkeren Verschleiß der Reifen, Bremsen und aller Triebwerksteile."
In ihrer Anleitung betonen die BMW-Leute noch kurz, daß der Kraftstoffnormverbrauch keinesfalls identisch sei mit dem Durchschnittsverbrauch. Zu sehr sei er abhängig von der individuellen Fahrweise, vom Straßenzustand, von Verkehrsdichte und -fluß sowie von Witterung und Reifenluftdruck.
Man möchte fast glauben, daß die Bedienungsanleitung zur 5er-Reihe von BMW nicht nur fahrzeuggerecht, sondern auch zielgruppengerecht verfaßt wurde. Denn wer sich ein Auto für 20000, 25000 oder gar 30000 Mark kauft, dem ist es vielleicht egal, ob sein Wagen 12 oder 15 Liter Sprit auf 100 Kilometer verbraucht. Hier zählt nur noch der Spaß, 160, 180 oder über 200 Stundenkilometer zu fahren oder das Fahrzeug binnen 14, 10 oder 9 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer zu katapultieren. Wer einen BMW fährt oder über das nötige Kleingeld verfügt, kann auch noch folgenden Antispartip von BMW beherzigen: „Nach längerer Fahrt im dichten Großstadtverkehr oder einer Kolonne empfehlen wir Ihnen, dem Motor Ihres Wagens sobald wie möglich Gelegenheit zum Durchatmen zu geben, indem Sie einige Kilometer mit Motordrehzahlen zwischen 4500 und 5500/min fahren. Dadurch werden etwaige Rußablagerungen beseitigt."
In jeder Hinsicht sparsamer geht es bei Citroën zu. In der an sich sehr übersichtlich gestalteten Bedienungsanleitung zum Citroën GSA führt „Wirtschaftlich fahren" nur ein Mauerblümchendasein: „Kraftstoff- und Ölverbrauch sowie Reifenverschleiß sind in hohem Maße von der Fahrweise ab-

Intelligenz auf Rädern

hängig. Die Unterhaltskosten steigen erheblich durch: zu hohe Geschwindigkeiten, häufiges und andauerndes Fahren in den unteren Gangbereichen, häufiges und starkes Beschleunigen und Abbremsen, großzügiger Gebrauch des Gaspedals, zu schnelles Kurvenfahren, falsche Reifendrücke, unzweckmäßiger Gebrauch des Chokes. Der Ölverbrauch hängt neben der Fahrweise ebenfalls ganz entscheidend vom Einfahren des Motors ab." Und das war es schon von Citroën.
Es scheint, als ob Citroën in der Bedienungsanleitung nicht viel mehr auf Energiesparen eingehen will. Schließlich baut man ja sowieso sparsame Autos: Die „Intelligenz auf Rädern" (Citroën Werbetext) soll den bis heute niedrigsten Luftwiderstandsbeiwert, kurz cW, von 0,361 in der Klasse des GSA haben.
Kann Citroën mit dem einen Extrem aufwarten, so können andere Autofirmen einen anderen Extremwert vorweisen: Steigende Zulassungszahlen. Und hier haben die Japaner zur Zeit die Nase ganz vorne, denn ausnahmslos können Nippons Autobauer, im Gegensatz zu vielen ihrer deutschen Kollegen, wachsende Zuwachsraten verzeichnen. Daß man nicht nur mit preiswerten, sondern auch mit sparsamen Autos besser ins Geschäft kommt, haben die Manager aus dem Land der aufgehenden Sonne erkannt.

Auch im Osten wird gespart

Zum Beispiel Datsun. Dem sparbewußten deutschen Autofahrer wird schon auf der zweiten Seite der Datsun-Cherry-Anleitung recht ausführlich erklärt, wie er sparen kann, denn „wirtschaftlicher Betrieb ist eine der hervorragenden Eigenschaften Ihres Datsun". Noch mehr Wirtschaftlichkeit erreicht der Autofahrer, wenn er einige Fahrhinweise beachten würde. Acht Punkte sind es, die der Datsunfahrer beherzigen soll.
– Nicht mit dem Gaspedal „pumpen", sondern langsam niederdrücken und konstant halten.
– Mit dem Gang fahren, der den Fahrbedingungen entspricht.
– Auch auf der Autobahn mäßig fahren, ab 80 Stundenkilometer steige der Benzinverbrauch.
– In sicherem Abstand hinter anderen Wagen herfahren, um plötzliches Abbremsen zu vermeiden. Dadurch würden Bremsbeläge geschont und der Benzinverbrauch niedrig gehalten werden, da bei der Beschleunigung zurück auf die Reisegeschwindigkeit zusätzlich Benzin verbraucht würde.
– Den Motor nicht übermäßig lange im Leerlauf drehen lassen.
– Luftdruck in den Reifen kontrollieren.
– Auf Verschleiß der Reifen achten, denn durch schlecht eingestellte Spur erhöhe sich der Reibungswiderstand der Reifen, wodurch diese schneller und ungleichmäßig abgefahren werden und der Benzinverbrauch steigt.

Benzinfresser sind nicht gefragt

Während die japanischen Autos bei uns eher das Image von biederen, preisgünstigen Familienkutschen haben, wobei „Familienkutsche" keineswegs abwertend gemeint ist, genießen die Italiener mehr den Ruf, kleine, „giftige" und schnelle Autos zu bauen. Eine Ausnahme ist aber sicher der kleine Fiat 126. Das zur Zeit billigste Auto auf dem deutschen Markt ist nämlich mit seinen 105 Stundenkilometern bestimmt nicht schnell und mit seinen 17 kW (23 PS) gewiß auch nicht spritzig.
Dafür kommt das Wägelchen aber mit sechs bis sieben Liter Normalbenzin auf 100 Kilometer aus. Und trotzdem erhält der Fahrer in der Bedienungsanleitung Tips zum sparsamen Fahren.
Als besonders wichtig für die Kraftstoffeinsparung erachtet Fiat saubere Zündkerzen, richtiger Elektrodenabstand, exakte Vergasereinstellung, einwandfreier Zustand der Kühlanlage und des Luftfilters. Bei Fiat fängt das Sparen also nicht mit Ermahnungen an den Autofahrer an, sondern mit einer richtigen Motoreinstellung. Erst an zweiter Stelle kommen handfeste Tips von wegen Dachgepäckträger, offene Fen-

Offene Fenster kosten Geld

ster (!) oder zu niedriger Reifendruck, um Kraftstoff einzusparen. Der Hinweis, daß offene Fenster den Verbrauch erhöhen, ist interessant. Nur Renault kam noch auf diese Idee.
Weitere Sparmaßnahmen: Nach dem Anlassen sollte sobald wie möglich die Startvorrichtung ausgeschaltet werden und der Motor möglichst nicht im Leerlauf arbeiten. „Fahren Sie möglichst mit mittlerer Geschwindigkeit; ständiges Vollgasfahren kostet mehr Kraftstoff." Und besonders erwähnenswert ist folgender Ratschlag, einmalig bei Fiat: „Beim Warten an der Verkehrsampel, spielen Sie nicht mit dem Gaspedal." Jeder Autofahrer und Motorradfahrer sollte den Tip aus Turin beachten. Denn das Spielen mit dem Gaspedal erhöht nicht nur den Benzinverbrauch, es ist auch nicht gerade förderlich für die Umwelt: der Lärmpegel steigt, und die Luft wird noch mehr verpestet. Ähnliche Umweltgedanken mögen auch beim letzten Fiat-Fahrhinweis mitgespielt haben: „Bei längerem Anhalten, besonders in Ortschaften, stellen Sie den Motor ab."

Starten Sie sanft

„Vernunft auf Liter und Pfennig" (Ford-Werbetext) hat sich auch bei dem Kölner Unternehmen in der Bedienungsanleitung niedergeschlagen. Sehr ausführlich widmet man sich mit dem Kapitel „Wirtschaftlicher Fahrbetrieb". So erhält der Ford-Fahrer in der Anleitung zum Granada umfangreiche Ratschläge:
– zum Start („Starten Sie sanft. . ."),
– beim Anfahren („es bringt absolut nichts, den Motor im Stand warmlaufen zu lassen. . ."),

– beim Beschleunigen („Eins aber vor allem: Streicheln Sie Ihr Gaspedal. . .“),
– beim Bremsen („Jähes Bremsen kostet Sprit und verschleißt unnötig Beläge und Reifen. Und Ihre Nerven dazu . . .“),
– beim Schalten („Mit dem höchstmöglichen Gang in jeder Situation sorgen Sie für beste Kraftstoffausnutzung. . . Bei 25 Prozent unter Höchstgeschwindigkeit sparen Sie fast ein Drittel an jedem Tank. . .“),
– beim Stau („Stellen Sie den Motor ab . . .“).
Aber auch in bezug zur Technik gibt es Ford-Tips:
Zündung („Schuld sind meistens die abgebrannten Elektroden der Zündkerzen . . .“),
– Vergaser („Lassen Sie Ihren Vergaser optimal einstellen . . .“),
– Reifen („0,5 bar unter dem normalen Reifendruck und der Benzinverbrauch steigt glatt um fünf Prozent . . .“),
– Ballast (100 Kilogramm können einen Liter auf 100 Kilometer kosten . . .“).

Die Rohstoffquellen sind nicht unerschöpflich

Sehr spartanisch dagegen geht es im Handbuch des Honda Accord zu. Hier glänzen die Japaner einmal gar nicht, denn über Kraftstoffverbrauch wird vollkommen geschwiegen. Anders wieder bei Peugeot. Das Bordbuch zum Peugeot 305 kommt sofort zum Thema eins: Wichtige Voraussetzungen seien das Einhalten der Wartungsintervalle, richtiger Reifendruck, kein überladenes Auto sowie unnötiges Fahren mit dem Dachgepäckträger. Wer dann noch wirtschaftlich fährt, kann die Kosten für den Unterhalt senken:
– „Rasante Starts vermeiden. Den Motor bei längerem Anhalten abstellen. Die Abgasentwicklung ist besonders im Leerlauf groß.
– Gleichmäßig fahren. Unnütze Geschwindigkeitsveränderungen erhöhen den Verbrauch.
– Umsichtig und vorausschauend fahren.“
Unter dem Titel „Energie sparen – mehr Kilometer“ steht die Betriebsanleitung zum Opel Ascona beziehungsweise Opel Manta. Und gleich auf Seite drei geht es los: „Die Rohstoffquellen sind nicht unerschöpflich. Wir müssen energiebewußt fahren und Kraftstoff sparen. Also wirtschaftlich fahren – mit weniger Kraftstoff mehr Kilometer. Das macht sich nicht zuletzt auch in finanzieller Hinsicht erfreulich bemerkbar“. Wie recht die Rüsselsheimer haben. Aber auch mit handfesten Tips hält man sich nicht hinter dem Berg. Auf der vierten Seite steht dann einiges zur Motoreinstellung, zum Anfahren ohne starkes Beschleunigen, zum Fahren mit gleichmäßiger Geschwindigkeit, zum Stadtverkehr mit unnötigen Stopps (die „durch weit vorausblickendes Fahren“ vermieden werden), zum Leerlauf („bei Wartezeiten von voraussichtlich mehr als einer Minute macht es sich bezahlt, den Motor abzustellen“), zum Fahren mit hohen Geschwindigkeiten, zum richtigen Reifenluftdruck, zur sehr hohen Zuladung und zum Fahren mit Dachgepäckträger und Skihalter.



Ausländische Handbücher sind oftmals gleich mehrsprachig verfaßt

Die Opelbroschüre steht der von Audi in nichts nach. Erfreulich bei den Büchern deutscher Hersteller: im Gegensatz zu den japanischen sind sie lesbar, sowohl von der Aufmachung als auch der Sprache. Handicap bei ausländischen Handbüchern: sie sind oft mehrsprachig abgefaßt, wie die Betriebsanleitung zum Mazda 323, in der „der Kraftstoffverbrauch Ihres Wagens im wesentlichen von Ihrer Fahrweise abhängig ist.“ Mazda empfiehlt deshalb, ein paar Punkte zu beachten, wie langsam fahren, unnötigen Leerlauf vermeiden, auf schlechten Straßen langsam fahren, richtigen Reifenluftdruck, sanft bremsen, richtige Wartung.
Was schreibt aber ein Autobauer, dessen Autos schon von Haus aus bis über 20 Liter Sprit verbrauchen? Die Antwort gibt Mercedes-Benz in der Bedienungsanleitung zu den Typen 380 SE, 380 SEL, 500 SE und 500 SEL. Gleich auf der zweiten Seite stehts geschrieben: „Vernünftig fahren – Kraftstoff sparen“, denn der Kraftstoffverbrauch hinge stark von der Fahrweise und den Fahrbedingungen ab.

Bei 200 km/h fließen 30 Liter Sprit

So vermittelt Mercedes auch seinen Fahrern einige Tips zum sparsamen Fahren. Neben den üblichen Ratschlägen wie richtiger Reifendruck, sanftes Fahren möglichst ohne Dachgepäckträger, Skihalter oder unnötigen Ballast, sollte der Wagen zu den vorgeschriebenen Wartungsarbeiten in eine Mercedes-Benz-Servicestation.
Einige Seiten weiter in der Broschüre gibt Mercedes noch ge-

naue Verbrauchsangaben. Anhand einer Kurve kann der Daimler-Fahrer sehen, wie der Verbrauch mit zunehmender Geschwindigkeit steigt: ab 180 Stundenkilometer wird die 20-Liter-Marke überschritten, ab 200 Stundenkilometer geht es munter auf die 30 Liter zu. Und wer beispielsweise eine Klimaanlage im Auto hat, bräuchte sich laut Mercedes-Benz nicht über einen, wenn auch nur geringfügig höheren Benzinverbrauch wundern.
Mitsubishi-Fahrern wird empfohlen, „vernünftig" zu fahren

Vermeiden Sie Fahrten von Tür zu Tür

und „für eine gute Pflege" zu sorgen. Vernünftig fahren heißt bei Mitsubishi auf Blitzstarts zu verzichten, ein Hochdrehen des Motors zu vermeiden und konstante Geschwindigkeit einhalten. Wer dann noch den Luftfiltereinsatz reinigt oder auswechselt sowie auf einen exakten Reifendruck achtet, sollte nach Mitsubishi-Ansicht wirtschaftlich fahren.
Mit exakten Zahlen geht Renault in der Bedienungsanleitung des R 5 zur Sache.

Stromverbrauch ist gleich Benzinverbrauch

So erhöhe sich der Kraftstoffverbrauch bei 120 Stundenkilometer gegenüber 90 Stundenkilometer um 30 Prozent. Um vier Prozent steige der Verbrauch, wenn bei 100 Stundenkilometer mit offenen Fenstern gefahren wird. Renault empfiehlt hier, lieber die Luftklappen zu öffnen. Neun Prozent spare der Fahrer, der bei 120 Stundenkilometer auf den Dachgepäckträger verzichtet. Besonders erwähnenswert, neben den üblichen Fahrtips, sind noch zwei Renault-Hinweise:
„– Vermeiden Sie Fahrten von Tür zu Tür (kurze Fahrstrecken mit längeren Unterbrechungen); der Motor erreicht dabei niemals seine normale Betriebstemperatur, und die Kaltstartvorrichtung bleibt ständig in Betrieb; versuchen Sie, Wege zusammenzulegen."
„– Stromverbrauch ist gleich Benzinverbrauch; schalten Sie daher alle elektrischen Geräte aus, wenn Sie nicht mehr benötigt werden."
Wartung und Fahrweise sind bei Talbot gleichrangig verantwortlich für einen ökonomischen Betrieb. Im Bordbuch des Talbot Horizon heißt es, daß vor allem auf die Einstellung der Zündanlage und des Vergasers geachtet werden sollte. Außerdem sollte der Talbot-Fahrer nicht vergessen, den direkten Lufteintritt des Luftfilters mittels eines Hebels den jeweiligen Außentemperaturen anzugleichen. Unter dem Punkt Fahrbetrieb gibt es bei Talbot keine aufsehenerregenden Hinweise. Sie erstrecken sich auf das übliche wie weich und ruckfrei fahren, den Motor bei längerem Stehen abstellen oder den Wagen nicht im Stand warmlaufen lassen.
Viel Neues ist auch den Technikern von Toyota nicht eingefallen: „Den sparsamsten Kraft-

Kraftstoff sparen ist leicht

stoffverbrauch zu erreichen ist leicht – nehmen Sie es leicht: Fahren Sie vernünftig, vermeiden Sie scharfes Anfahren und ruckartiges Bremsen." Aus den Fahrtips in der Betriebsanleitung des Toyota Corolla soll einer erwähnt werden: „Hohe Geschwindigkeiten sind zu vermeiden. Durch Verminderung Ihrer Geschwindigkeit von 110 Stundenkilometer auf 80 Stundenkilometer wird der Kraftstoffverbrauch um etwa 15 bis 20 Prozent vermindert."
Im großen und ganzen versuchen auch die Automobilfir-

Benzin nach drei Jahren um 40% teurer

men, allen voran die deutschen, ihren Kunden mehr Energiebewußtsein ans Herz zu legen. Vor ein paar Jahren war das noch nicht so selbstverständlich wie das heute zu sein scheint. In der Betriebsanleitung eines deutschen Autobauers aus dem Jahre 1977 war vom wirtschaftlicheren Fahren noch keine Rede. Das Thema war es auch gar nicht wert, ausführlich behandelt zu werden. Schließlich kostete ein Liter Superbenzin zu dieser Zeit noch um 86 Pfennig.

WeB

Selbstzünder und Fünf-Gang

Die Dieselwelle rollt unaufhaltsam. Auch typische Vertreter der Mittelklasse werden immer mehr von ihr überrannt. Jüngstes Beispiel: der Audi 80 Diesel.

Der Audi 80 gehört zu den beliebtesten Autos seiner Klasse. Nachdem er vor gut drei Jahren optisch und technisch aufgewertet wurde, kommt er jetzt auch – dem Trend der Zeit angepaßt – als Diesel auf den Markt.

Der neue Motor leistet aus 1,6 Liter Hubraum 40 kW (54 PS), bringt den verhältnismäßig leichten Audi 80 in nur 20 Sekunden auf 100 Stundenkilometer und läßt ihn eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometer erreichen. Für einen Diesel in dieser Größe sind das respektable Werte. Ähnlich erfreulich sind die Verbrauchswerte für den Audi 80 Diesel: Stadtzyklus 7,2 Liter/100 km, konstant 90 Stundenkilometer 5,2 Liter/100 km und konstant 120 Stundenkilometer 7,8 Liter/100 km (nach DIN 70030).

Wer es noch sparsamer haben will, bestellt sich den Wagen mit dem Fünfgang-Economy-Getriebe, Aufpreis: 405 Mark. Bei Konstantfahrt mit 90 Stundenkilometer gibt Audi an, nur noch 4,7 Liter Diesel zu verbrauchen, bei 120 Stundenkilometer seien es nur 7 Liter. Mit dem 68-Liter-Tank könnten so theoretisch über 1400 Kilometer gefahren werden.

Bei dem neuen Audi-Dieselaggregat handelt es sich um den gleichen Motor, den VW für Golf und Jetta anbietet. Er wurde aus dem bekannten 1,5-Liter-Dieselmotor entwickelt, der erstmals 1976 in Passat und Golf zum Einsatz kam. Bei gleicher Bohrung (76,5 mm) erreicht der neue Selbstzünder durch eine Kurbelwelle mit 6,4 mm längerem Hub einen höheren Hubraum mit 1588 cm³. Das größere Arbeitsvolumen steigerte die Leistung von 37 kW (50 PS) auf 40 kW (54 PS), die ein besseres Durchzugsvermögen mit sich brachte. Zunehmend ist der Diesel also nicht mehr das behäbige, „nagelnde“ Auto. Dazu trägt sicherlich auch die neue Schnellglühanlage bei. Sie verkürzt die Vorglühzeit bei null Grad Celsius Außentemperatur auf nur sieben Sekunden. Bei plus 20 Grad sind es nur vier Sekunden, die zum Vorglühen der Glühkerzen notwendig sind.

Den Audi 80 Diesel gibt es, wie den Benziner, in drei verschiedenen Versionen, in der Grund-, L- und GL-Ausstattung. In der einfachsten Ausführung, zweitürig mit Vierganggetriebe, kostet der Audi 80 Diesel 15375 Mark und ist 1715 Mark teurer als der Audi 80 mit 55-PS-Ottomotor.

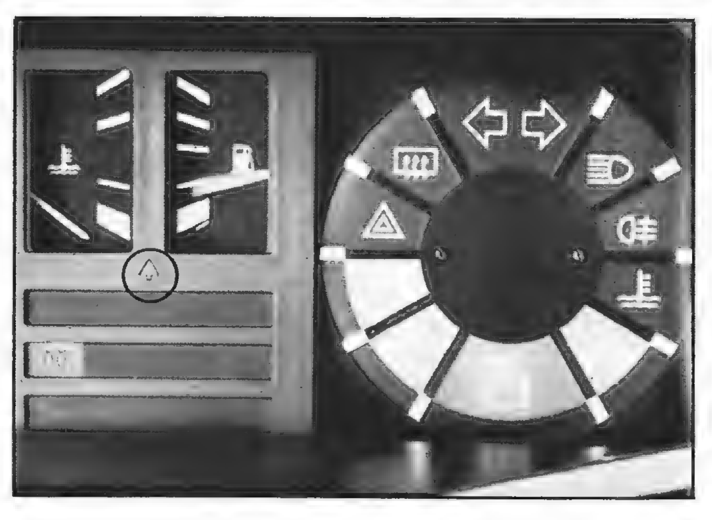
Aber auch die Ottomotoren wurden für das Modelljahr 1981 aufgewertet. Sie verfügen alle über eine Transistorzündung, die wartungsfrei arbeitet. Darüber hinaus werden die Benziner von Audi ab 1,6 Liter Hubraum mit dem Economy-Getriebe zum Mehrpreis von 405 Mark angeboten.

Neben den technischen Verbesserungen wurde der Audi 80 auch innen optisch aufgewertet. An der Armaturentafel befindet sich jetzt eine sogenannte Schaltanzeige. Sie besteht aus einem kleinen Pfeil mit Lampe. Die Elektronik bringt sie immer dann zum Leuchten, wenn der Motor in verbrauchsungünstigen Bereichen arbeitet. Sicherlich sinnvoller wäre ein Drehzahlmesser mit entsprechenden Markierungen, als diese leuchtenden und blinkenden Dinger. Mit dem Drehzahlmesser kann sich der Autofahrer nämlich an die günstigste Drehzahl „herantasten“, während ihm eine Anzeigenleuchte erst dann dient, wenn es zu spät ist, sprich, wenn der Verbrauch zu hoch ist.

Aber auch ansonsten hat sich innen einiges getan im Audi 80. Die L-Versionen haben neue Sitzbezüge, die Armaturentafel ist jetzt einfarbig, die Kippschalter haben eine griffgünstigere Form, und im Audi 80 GL gibt es eine zusätzliche Gepäckraumleuchte. □



Der Audi 80: ein neuer Gast an der Diesel-Zapfsäule. Theoretisch könnte man mit einer Tankfüllung (68 Liter) 1400 Kilometer weit fahren, denn der Verbrauch des Audi 80 Diesel soll bei einer Dauergeschwindigkeit von 90 Stundenkilometer im fünften Gang nur 4,7 Liter betragen. Aber auch die Fahrleistungen des Autos sind erfreulich: Höchstgeschwindigkeit 140 Stundenkilometer, von 0 auf 100 Stundenkilometer in 20 Sekunden.



Neu im Audi 80: die Schaltanzeige an der Armaturentafel. Ein Drehzahlmesser wäre aber sicher sinnvoller gewesen.

Bei Conti bekommen Sie die gleichen Reifen wie Autohersteller.

Die Automobilhersteller bestehen bei Reifen auf besonders hoher Qualität. Weil niemand die Automobilhersteller als Kunden verlieren will, liefern die Reifenhersteller den Automobilherstellern nur ausgesuchte Qualitäten.
Bei Conti werden Sie als Autofahrer behandelt wie ein Hersteller. Unsere Reifen entsprechen alle „in Produkteigenschaften und Fertigungsgenauigkeit den hohen Anforderungen der Automobilhersteller". Das verbürgt unsere Qualitäts-Garantie. Und das geben wir Ihnen per Garantie-Karte sogar schriftlich.





Unter der Marke „Öl-Spuren" behandelt „ACE Lenkrad" Themen, die mit Motoröl und Kraftstoff in Zusammenhang stehen. Wir befassen uns in dieser Rubrik also mit zwei Produkten, über die einerseits das Allgemeine und das Hintergrundwissen relativ gering sind, die andererseits aber zunehmend im Kreuzfeuer der Kritik stehen. Wir möchten Sie so informieren, daß Sie mitreden können. So, daß man Sie nicht mehr über den Löffel balbieren kann. Also so, daß Sie ein ernst zu nehmender Handelspartner sind.

Die Castrol/Sotra-Manager wollen's halt nicht lassen, die preistreibende Trickserei:

„Wegen unzulässiger Einflußnahme auf die freie Preisgestaltung von Abnehmern hat das Bundeskartellamt gegen die Sotra-Mineralöl GmbH, Hamburg, und ihren Geschäftsführer Geldbußen von insgesamt 52000 DM verhängt." Zweierlei muß man für die richtige Einschätzung des gering erscheinenden Bußgeldbetrags wissen. Die Sotra ist wie die „Deutsche Castrol Vertriebs-GmbH" eine Tochter der „The Burmah Oil (Deutschland) GmbH", Hamburg. Sotra wie Castrol vertreiben das durch eine ebenso naive wie aggressive Werbung hochgejubelte Mehrbereichs-Motorenöl „Castrol GTX 2". Mit unzulässigen Methoden zum Schaden des Verbrauchers, sagen die kessen Berliner Verbraucherschutz-Beamten. Weshalb sie der Deutschen Castrol 1977 schon einmal einen saftigen Bußgeldbescheid über DM 120000 aufs Auge drückten. Die unzulässigen Praktiken: Sotra wie Castrol hatten ihre Abnehmer „für die Einhaltung der gewünschten Preisuntergrenze beim Weiterverkauf" mit „erhebliche(n) finanzielle(n) Sondervorteile(n)" honoriert. Und wer nicht hören will, der muß fühlen. Es würde von Castrol/Sotra „mit dem Entzug dieser Vorteile (Werbekostenzuschüsse, Boni u. a.) gedroht, falls der Preisvorstellung der Sotra nicht gefolgt würde": „Castrol GTX 2", darf nach den um Supergewinne rangelnden Burmah-Managern nicht unter DM 6,90 verkauft werden. Es würde sonst ja wohl auch nicht zu solch überheblichen Suggestiv-Formulierungen passen: „Wie teuer muß Benzin noch werden, bevor ein Öl wie dieses Vorschrift wird?"
Wie teuer es für Castrol/Sotra noch werden muß, bevor sie mit der massiven Beeinflußung der uns zugesicherten freien Preisgestaltung aufhören, das wird nicht zuletzt von der Höhe weiterer Bußgeldbescheide bestimmt. Sie kann nach dem seit Mai 1980 in Kraft getretenen Gesetz für ein Unternehmen und den unmittelbar Handelnden, also den Endverkäufer, bis zu einer Million Mark erreichen. Ein Sümmchen also, das auch Unternehmen wie The Burmah Oil nicht mehr einfach aus der Westentasche bezahlen. Und gerade sie müßten im Wiederholungsfall mit einer sicher deftigen Strafe rechnen. Auch dann, wenn sie sich ein neu benamstes Tochterunternehmen leisteten. Denn dann würde es sich ja um ein sogenanntes identisches Unternehmen handeln.

*

Eins auf den Hut bekam auch die Deutsche SB-Kauf AG in Essen. Sie nämlich hatte sich von der Sotra dazu verpflichten lassen, das „GTX 2" nicht unter DM 6,90 zu verkaufen. Wer sich als Wiederverkäufer an die Preisuntergrenze von DM 6,90 hielt, der wurde mit Werbekostenzuschüssen (wie man das fast unverfänglich nennt!) von bis zu DM 2,50 pro Liter auf dem Höchstpreisekurs gehalten. Ganz klar: Neben der normalen Handelsspanne und den möglichen Boni. Wer das mal rückrechnet stellt fest, daß sich bei einem Endverkaufspreis von rund DM 3,– pro Liter „GTX 2" immer noch unternehmerisch leben ließe. Bei einem Hochpreis-Gewinn erst muß jemand also schon sehr christlich stabilisiert sein, wenn er nicht auf das unkeusche Angebot der Castrol-Vertreiber eingeht. Denn was schon kann verlockender sein – als ein klotziger Verdienst.

Gut – jene versuchen auf Kosten des Verbrauchers den Wettbewerb auszuschalten oder aber zumindest einzuschränken. Was eh selten genug nachgewiesen werden kann. Fairerweise sollte man *uns* also ohne Vergeltungsgelüste zugestehen, daß wir den gelackmeierten Konsumenten auf solche Produktfallen aufmerksam machen. Man muß wissen, daß die auferlegten DM 52000 Bußgeld für einen einzigen nachgewiesenen Fall der Mauschelei verhängt wurden. In dem der Sotra nachgewiesen werden konnte, daß sie die Deutsche SB-Kauf AG dazu gebracht hat, das „Castrol GTX 2" nicht „zu Lock- und Sonderangeboten weit unter üblichem Preis" zu verkaufen. In weiteren Fällen besteht „nur" ein Verdacht. Ihn gerichtsmäßig nachzuweisen bleibt leider allzuoft eine Sisyphusarbeit.

Der Dumme und Geschröpfte in diesem Castrol/Sotra-Superpreise-Spiel: Der Käufer und Konsument. Meinen Sie nicht auch: Gewinne ja. Aber nicht dadurch, daß auf rechtlich nur schwer nachweisbare Art der Wettbewerb ausgeschaltet und so der Verbraucher gebeutelt wird.

Darüber nachzudenken, auch über mögliche Konsequenzen, lohnt. Für Sie.

* * *

Kann man Motorenöl über Jahre hinweg ohne Qualitätsverlust lagern?

– will Dieter Musiol aus Essen wissen. Er schreibt:
„Ich fahre im Winter (HD 20) und im Sommer (HD 30).
Da ich ein 50-Liter-Faß (HD 30) günstig bekommen kann, meine Frage: Kann ich dieses Öl ca. 4–5 Jahre lagern? Meine Fahrleistung beträgt rund 20000 km. Pkw: Opel Rekord, Baujahr 7/76, 50000 km."
Sie haben den Irrtum schon erkannt?
HD, das ist die Abkürzung für Heavy Duty und besagt lediglich, daß es sich um ein legiertes Motorenöl für schwere Beanspruchung handelt. Eine Selbstverständlichkeit für jedes (moderne) Motorenöl. Musiol also meinte nicht HD 20/HD 30 sondern...
SAE. Die Bezeichnung für die Viskositätsklassen bringt zum Ausdruck, ob das Motoren-, oder Getriebeöl dick- oder dünnflüssig ist. Der Begriff sagt nichts aus über die Qualität und Eignung eines Motorenöls für einen bestimmten Zweck.
Die bei uns gebräuchlichen Viskositätsklassen sind 10 W, 15 W und 20 W-20 für den Winter, SAE 30 oder SAE 40 sind Einbereichsöle für den Sommer. Von einem Mehrbereichsöl spricht man, wenn ein Motorenöl sowohl einer mit W (für Winter) als auch einer ohne W beginnenden Klasse angehört. Einzige Ausnahme: 20 W-20 ist ein Einbereichsöl.
Dieter Musiol meinte also SAE 20 W-20 und SAE 30. Was zur Beantwortung seiner Anfrage sehr wichtig ist. Deshalb: Musiol kann ein 50-Liter-Faß Motorenöl SAE 30 günstig bekommen. Also ein Einbereichs-Motorenöl für den Sommerbetrieb. Woher er das Winteröl SAE 20 W-20 bekommt, ob auch im Faß, das schrieb er nicht. Brauchen aber tut er's allemal.

Wer kein das ganze Jahr über einsetzbares Mehrbereichsöl lagert, lohnt sich für den die „Einkellerung“ eines Öl-Fasses mit Winter- und eines weiteren mit Sommeröl? Berücksichtigt man die zeitlich lange Kapitalbindung einschließlich der Verzinsung, dann dürfte dies zumindest dann sehr fraglich sein, wenn der Käufer Alleinverbraucher ist. Wirtschaftlicher dürfte es sein, wenn sich bei einer solchen Menge, Kollegen oder Nachbarn als Verbrauchergemeinschaft zusammentun. Wer's aber allein machen will, der sollte sich überlegen ob's mit einem viel handlicheren 20-Liter-Kanister nicht doch wirtschaftlicher ist. Zumal man davon ausgehen kann, daß der Einkaufspreis bei einem Großhändler, einem landwirtschaftlichen Lagerhaus oder einem kleineren freien Mineralölhändler, dem Vergleich „günstiger Einkaufsmöglichkeiten“ standhält. Ihre Adressen findet man im Telefonbuch oder aber im Branchen-Adreßbuch.

Im Falle Dieter Musiol kann man davon ausgehen, daß er mit seinem 50-Liter-Faß fünf Jahre lang auskommt. Da der Flammpunkt von Motorenöl im Regelfall bei über +200°C liegt, dürfte die Lagerung dann keine Schwierigkeiten mit sich bringen, wenn sie den Umwelt- und Feuerschutz-Bestimmungen entspricht und im Originalfaß erfolgt. Eine Anfrage bei der örtlichen Behörde (Bürgermeisteramt oder Müllabfuhrunternehmen/-amt) schafft Sicherheit.

Wird das Faß trocken gelagert (zum Beispiel in der Garage), gegen Auslaufen gesichert und mit dem Originalverschluß verschlossen (um den Zutritt von Kondenswasser zu versperren), dann ist vom technologischen Standpunkt aus nichts gegen diese Vorratshaltung einzuwenden. Zumal die Additive homogen verteilt sind, sich nicht absetzen und es demzufolge zu keiner gravierenden Qualitätsminderung kommt. Aber: Das Motorenöl muß dem Qualifikationsanspruch nach API-SE oder API-SF entsprechen. Alle seriösen und bekannten Motorenölhersteller haben sich verpflichtet, die Zugehörigkeit zur API-Klasse auf dem jeweiligen Gebinde (Verpackung) anzugeben. Wo diese fehlt: Finger weg! Dann: Wer sich keine neuen, keine zeitgemäßen Banderolen leisten will, der soll schauen, wo er sein „Zeug“ los wird.

*

Und was bitte geschieht mit dem abgelassenen Altöl? Nur ein Blödian ist stolz darauf, daß er es „irgendwo“ losgeworden ist. Jeder auch nur halbwegs intelligente Zeitgenosse weiß: Es gibt ausreichend Möglichkeiten Altöl auf eine anständige, eine umweltschonende Weise loszuwerden. Das bei einem Ölwechsel anfallende Ablaßöl kann bei dafür eingerichteten Altölsammelstellen, in der „eigenen“ Werkstatt/Tankstelle oder bei der Müllabfuhr abgegeben werden. Es empfiehlt sich auch hier: Beim Müllabfuhrunternehmen, Stadtreinigungsamt oder dem Referenten für Umweltschutz nachzufragen.

Wer wie Dieter Musiol größere Mengen lagert, der soll schauen, daß er von seinem Öllieferanten ein altes aber intaktes also absolut dichtes Faß bekommt. Ist's voll, dann wird man den Inhalt in der Regel auch beim Lieferanten wieder los, oder aber bei einer zu erfragenden Altölsammelstelle. Da die Wiederaufbereitung von gebrauchtem Motorenöl zunehmend an Bedeutung gewinnt, wird's wohl abzuwarten sein bis „das Zeug“ auch gerne von denen abgenommen wird, bei denen man das Frischöl nicht gekauft hat.

* * *

Der Glaube kann Wunder bewirken.

API-SF: Endlich, endlich ist's da! Das Nonplusultra-Motorenöl. Endlich! API-SE! Pfui Deibel. Hoch lebe API-SF!

Mit einem wahren Halleluja für die Motorenöljünger meint die Aral AG im Mai 1980, ein völlig neues Zeitalter der Motorenölqualitäten einzuläuten. „Die Aral AG hat in diesen Tagen das neue ‚Aral Super Elastic Motor Oel‘ auf den Markt gebracht, das ab sofort an allen blau-weißen Tankstellen verkauft wird. Das Besondere an diesem Motorenöl sind die SAE-Spannbreite 15 W-40 und die neue Leistungsklasse API SF.“

Leute, rennt, rennt so schnell ihr könnt zur nächsten Tankstelle mit API-SF-Motorenölqualitäten. Kauft und gönnt euren Motoren die Kur mit API-SF. Denn: „Die hohen Leistungsanforderungen der neuen API-Klasse SF an einen wesentlich stärkeren Verschleißschutz werden mit großer Sicherheitsreserve erfüllt. Im typischen Stop-and-go-Verkehr bei kaltem Motor sorgen ausgewählte Zusätze (Additive) für noch mehr Schutz gegen Kaltschlamm und andere Ablagerungen im Motor. Das neue Öl von Aral verfügt über einen hervorragenden Korrosions- und Alterungsschutz und übt eine nachhaltige Reinigungswirkung aus.“

Verehrte Motorenölgläubige, Sie sehen, nein Sie lesen es schwarz auf weiß: Jetzt, mit API-SF, können Sie mit ihrem Motor noch fahren, wenn das ganze Drumherum, das sogenannte Auto, schon gar nicht mehr da ist. Denn so viel Verschleißschutz wie beim Motor, nein, den gibt's am ganzen Auto nicht mehr. Von den anderen wunderwirkenden Zusätzen gar nicht zu reden. Endlich sind Sie doch mal das Problem mit dem Kaltschlamm los. Und das mit den anderen ärgerverursachenden „Ablagerungen“. Sie wissen schon. Und dann der ständige Trouble mit der Alterung und der Korrosion. Sie wissen schon! Das war doch – bis API-SF – nervzehrend schlimm.

Also wenn Sie mich fragen: Wenn's bei den Motorenöl-Forschern so weitergeht, was ja hoffentlich der Fall ist, dann brauchen wir schon bald nur noch ein neues Auto ohne Motor zu kaufen, weil sich der alte nämlich, wie's Radio auch, weiterverwenden läßt. Lässig. Denn lange wird's nicht dauern, und die kommen dem API-SG und dem API-SH auf die Spur. Und dann sind wir nicht mehr weit weg vom Motor ohne Korrosion, ohne Verschleiß, ohne Alterung, mit permanent verjüngender Reinigungswirkung. Ihr müßt nur fest daran glauben. Was die Motorenölwerbung in jedermanns Schädel hämmert. Wie sonst sollte man verstehen, warum das Aral API-SF mit einer SAE-Spannbreite von 15 W-40 folgendes „garantiert“:

„– Verminderung der Reibungskräfte, insbesondere bei hohen Motortemperaturen ...“ Oh wie schön. Bisher war dafür gerade ein 15 W-50 halbwegs richtig. Aber vielleicht liegt's an der präzisen Ausdrucksweise. „Verminderung der Reibungskräfte“ ..., gell, Sie wußten bisher noch nicht, daß das die Aufgabe eines Motorenöls ist? Etwa doch? Na, dann werden Sie sich gefragt haben: Wo und in welcher meßbaren Größenordnung wird gegenüber bisher, zusätzlich vermindert? Nun ja, man wird uns etwas verlegen auf unsere Lücken aufmerksam machen. Auf die da oben. Denn natürlich läßt sich eine Antwort auf eine so naive Frage nur unverständlich-hochwissenschaftlich geben. Klar? Was bleibt, wie schon gesagt, das ist der Glaube.

„– Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs“ – wird auch „garantiert“. Sie sehen, das sind schon Dinge, die uns brennend interessieren. Da ist's dann nicht so wichtig, wieviel man unter welchen Bedingungen präzise ausgedrückt sparen kann. Oder etwa doch?

„– Verringerung des Ölverbrauchs infolge ausgewählter Grundölkomponenten auf Mineralölbasis“ ... – wird auch „garantiert“.



Ich muß schon sagen, das ist schon eine bombastisch formulierte Garantie. Ein gewaltiges Motorenöl. Das muß man seinem Motor einfach gönnen. Auch wenn es einem schwer begreiflich ist, warum dies aufgrund dieser Aussage so sein soll. Aber bitte, wer denkt denn schon über so etwas nach? Die behaupten's – also ist's so! Denn die würden doch so etwas nicht behaupten, wenn . . . wenn's nicht stimmte!

Es kann ja durchaus stimmen. Wenn man nicht weiter darüber nachdenkt. Was immer noch die Voraussetzung dafür ist, etwas auch zu begreifen. Wer's allerdings begreifen will, der wird sich da schon etwas schwer tun. Denn im Aral-Sonderdruck: „Kraft- und Schmierstoffe“, steht unter anderem der auch für Laien noch verständlich-aufschlußreiche Satz:

„Der Ölverbrauch eines Motors unterliegt recht starken Schwankungen und ist meßtechnisch nicht einfach zu erfassen.“ Einfacher also ist da schon die hingehauene Behauptung! Denn sicher ist: Bei diesem Produkt flutschen die Begründungen und Argumente nur so – nach dem Motto: Ja aber . . .

Ja aber . . . natürlich ist das so:
Noch besser, noch teurer
und immer noch besser
und immer noch teurer!

So ist's bei dem neuen Aral-Super-Schmierstoff und bei anderen Konkurrenzprodukten. Dafür, ob die angeblich immer besseren Produkte unseren Motoren und letztendlich unseren Geldbeuteln wirklich nützlich sind, dafür ist mir die verbale Garnierung um die Superkombination API-SF denn doch ein bißchen zu aufgeblasen, zuwenig von wissenschaftlich meßbaren Erkenntniswerten gestützt. Ich wage die bös' erscheinende Frage, ob API-SF bei uns nicht zur Simsalabimformel für noch höhere Motorenölpreise geworden ist; ob sie nicht Ausdruck ist für öltheoretische Schwelgereien. Denn immerhin ist für den, der auch zwischen den Zeilen lesen kann, klar, daß hier verdammt hoch gepokert wird.

„Für Benzinmotoren dürfen ab sofort Motoröle der API-Spezifikationen SE oder SF verwendet werden. (Die API-Spezifikationen wurden um die Klasse SF erweitert.)“

So steht's lapidar in der VW-Sonderinformation Nr. 12 für den „V.A.G Service“ (der für alle Konzernunternehmen zuständig ist).

„Unsere Freigabe der Motoröle wird hiermit um die Öle der Klassifizierung API-SF erweitert“ – heißt es in einer „Serviceinformation“ von BMW. Also ganz eindeutig wird hier festgestellt: Entweder (SE) oder (SF)! Das will schon was heißen. Denn ganz klar kann man davon ausgehen, daß die deutschen Automobilhersteller schon aus Sicherheits- und Gewährleistungsüberlegungen bei den Motorölvorschriften oder -empfehlungen mehr als normalerweise erforderlich „vorschreiben“, um auch die brutalsten Einsatzfälle im Griff zu behalten. Dies wiederum bedeutet aber, daß die API-SE-Qualität bereits alle Eventualitäten abdeckt. Denn sonst würden API-SE und API-SF nicht gleichwertig behandelt, nicht gleichwertig zugelassen.

Ein solch zurückhaltendes Verhalten ist hierzulande durchaus nicht Tradition. Wo immer es eine Chance gab kräftig zuzulangen, da wurde zugelangt, abkassiert. Ich gehe so weit zu sagen: Es wurde maßlos übertrieben. Man war sich einig: Als „Konsumidiot“ ist der Verbraucher ein in seiner allesfressenden Art wirtschaftswunderbares Geschöpf. Uninformiert und gefräßig. Man mußte ihm nur immer in ausreichender Menge jene Art von Halbinformation liefern, die ihm klarmachte: siehste, was du schon immer wolltest (zum Beisiel ein Öl, das dein Wägelchen zum asphaltaufreißenden Raser macht), das haben wir jetzt für dich entwickelt. Geheimnisvolle Formeln und Zusätze, informationshohle, gleichwohl aber den Vorstellungen des einfachen Verbrauchers angepaßte Aussagen, hübsch wissenschaftlich verbrämt, suggerieren: Wir haben's geschafft ein neues Zeitalter der Motorenölqualitäten einzuläuten. Unvorstellbar die Fülle der Vorteile, der neuen Eigenschaften, die sich nur noch wissenschaftlich, allgemein unverständlich, darstellen lassen. Kunstworte werden kreiert, weil die herkömmlichen Begriffe zu qualitativen Aussagen einfach nicht mehr ausreichten. Man wurde völlig besoffen vom Konsum der hochprozentigen Aussagen. – Das eben auf den Markt gebrachte ist schon wieder völlig überholt. Ist schon wieder „altes Zeug“.

Selbst dem Typ Konsumidiot mußte die Fülle der angehäuften Ungereimtheiten bewußt werden.

Deutsche und europäische Automobilhersteller geben sich mit Motorenölen der Qualifikationsstufe API-SE zufrieden. Selbst jene, die den Rahm vom Motorenölgeschäft durch Hausmarken abschöpfen, geben auf Anfrage zu: Nein, es passiert nichts, wenn ein anderes Motorenöl nach API-SE verwendet wird.

Damit steht dem Verbraucher bei Mehrbereichsölen nach API-SE eine ebenso imposante Zahl an Produkten wie nach Preisgruppen zur Verfügung. Den Liter Mehrbereichöl nach API-SE bekommt man ab etwa DM 3,– bis DM 4,–. Man kann sich aber auch solches für weit über DM 10,– pro Liter gönnen. Je nach Geldbeutel und Einbildung. Denn offensichtlich ist es ja noch nicht gelungen den Nachweis zu führen, daß Motorenöl für DM 3,– den Motor weniger lang leben läßt. Andererseits dürfte es somit schwerfallen nachzuweisen, daß mit den Stufen innerhalb von API-SE, preislich wie qualitativ, viel mehr an Motorlebensdauer, Leistung, Sparsamkeit – und was mit Motorenölen sonst noch alles in Verbindung gebracht wird – erklommen werden kann. Nicht alle, aber viele Preisklassen scheinen mir nach dem Motto etikettiert zu sein: Natürlich ist das Teurere auch immer das Bessere. Das mag sogar stimmen. Es fragt sich nur für wen es das Bessere ist. Darüber denken immer mehr nach. Auch deswegen: . . .

Bisher wurde der Verbraucher durch die Verbalorgien auf den Ölgebinden (Verpackungen) überwiegend darauf aufmerksam gemacht, daß er mit diesem Öl eine absolute Spitzenleistung, ein gesund machendes Kurmittel erwirbt. Obwohl man ganz genau wußte, daß API-SE die Qualitätsformel ist, der fast ausnahmslos alle Motorenhersteller ihren Segen geben – wiesen die Motorenölhersteller dies bis vor kurzem nur sehr vereinzelt auf den Gebinden aus. Wir fordern diese Angabe schon lange sehr nachhaltig. Jetzt soll sie selbstverständlich sein: die präzise Definition des Gebindeinhalts nach API. Und damit erst wird eine preisliche Vergleichbarkeit für jedermann möglich. Denn erst jetzt kann er feststellen, was API-SE hier und was API-SE dort kostet. Und wer sein höchstpreisiges Produkt los werden will, dem wird künftig schon etwas mehr an Argumenten einfallen müssen, wenn das clevere Gauklerblabla vom qualitativen Überöl nicht an der verdammt hoch gewordenen Kostenmauer abprallen soll, von der jeder Autofahrer umgeben ist.

Lamentierend den „japanischen Teufel“ an die Wand zu malen, fortgesetzt so zu tun, als würde er mit den Methoden der von uns frei gewählten freien Marktwirtschaft eben diese ruinieren – das sollte man fairerweise vielleicht auch mal vor folgendem Hintergrund sehen (und nachdenken): „API-SF“ – nein, das brauchen sie für unsere Motoren nicht. „API-SC, das geht als untere Grenze. Besser ist API-SD, völlig ausreichend aber ist API-SE.“

Dies sagt man uns bei der „Toyota Deutschland GmbH“ mit einer Selbstverständlichkeit, mit der es bei uns kein Motorenöl der Klassifikation API-SC oder API-SD mehr gibt. SC – das reichte bei uns gerade noch für Autos der Baujahre

1964 bis 1967. Definiert wurde diese Ölklassifikation so: „Schutz gegen Hoch- und Tieftemperaturablagerungen, Verschleiß, Rost und Korrosion."
SD – war gedacht für den Einsatz in Ottomotoren von Lkw und Pkw der Baujahre 1968 bis 1971. Die Definition: „Höherer Schutz gegen Hoch- und Tieftemperaturablagerungen, Verschleiß, Rost und Korrosion."
SE – da fängt die Definition so an: Noch höherer Schutz gegen...
Noch höheren Schutz braucht der Kosument gegen die Auswüchse einer für ihn nicht mehr begreifbaren und nicht mehr durchschaubaren Technologieentwicklung. Gegen das Ausgeliefertsein. Gegen das: friß, Vogel, oder stirb! Gegen den Mechanismus, der seine Entscheidungsfreiheit einschränkt – damit die Wirtschaft floriert. Gegen den noch höheren Konsumzwang, der angeblich die Arbeitsplätze – sicher aber die Profite sichert. Gegen den Teufelskreis: Entweder du kaufst – oder du kannst nicht mehr kaufen.

Irgend etwas stimmt da doch schon lange nicht mehr. Und die sch... limmen Japaner haben es aufgezeigt. Entweder also bauen sie die besseren Motoren und Autos oder aber die Ölvorschriften der europäischen, insbesondere der deutschen Automobilbauer sind in vielen Fällen ganz einfach „überkandidelt".

Warum nur hat denn kein deutscher Automobilhersteller den Mut, öffentlich zu sagen: API-SE! – Es reicht. Etwa dieses Teufelskreises wegen:

Viele Kundendienstwerkstätten und Service-Stationen sind auf einen guten Motorenöl-Umsatz angewiesen. Nicht nur der saftigen Verdienstspannen wegen. Sondern ganz einfach bestehender, langfristiger Lieferverträge wegen. Und die einmal festgelegten Abnahmemengen müssen, Vertrag ist Vertrag, nun mal abgenommen werden. Sie müssen also unter allen Umständen verkauft werden. Weil sonst der Zusatznutzen über die Boni-Staffel flöten geht. Mancher wird diese Runde zur Wirtschaftlichkeit nicht schaffen.
Zu teuer ist immer mehr Autofahrern das Spitzenölangebot zu Spitzenpreisen an den Tankstellen. Noch gravierender aber dürfte sich die Verlängerung der Ölwechselintervalle durch die Automobilindustrie auswirken. Weil aber Abnahmevertrag nun mal Abnahmevertrag ist, größere Ölwechselintervalle weniger Ölverbrauch und -verkauf zur Folge haben, kann einer da schon in die Bredouille geraten. Es sei denn, er kann die mengenmäßige Umsatzeinbuße durch ein höherwertiges, teureres Motorenöl kompensieren. Zum Beispiel ist API-SF so eine Chance. Denn weil's natürlich alles davor in den Schatten stellt, muß es auch teurer sein. So dürfte sich geldwertig mit weniger Menge mehr verdienen lassen! Jetzt muß dem Verbraucher nur noch klargemacht werden:

API-SF – einfach Spitze. Der Geheimtip. Das Optimale für alte und neue Motoren.
Sie müssen's nur glauben!
Auf solche Raritäten wie den nachfolgenden Satz aus einem Brief der VW-Kundenbetreuung in Wolfsburg vom 30. Juni 1980 sollten Sie dagegen nicht zu viel Zeit verwenden: „Die umfangreichen Dauertestreihen, die unsere Motoren bis zur Serienfreigabe absolvieren müssen, zeigen uns immer wieder, daß die Leistungsfähigkeit der SE-Öle nicht einmal voll ausgeschöpft wird."

Nein, von schröpfen war da nicht die Rede!

Wolfgang Schachermeier



Benzineinspritzung

In der ersten Folge der Lenkradserie „Die Bauteile des Autos“, hatten wir mit dem Vergaser bereits ein Gemischaufbereitungssystem vorgestellt. In der fünften Folge dieser Serie, die dem interessierten Laien mehr Verständnis für sein Auto bringen soll, beschäftigen wir uns mit der Benzineinspritzung, einem System, das mit den Vergasern heftig in Konkurrenz steht.

Im vergangenen Jahr wurden in 15 Prozent aller in der Bundesrepublik hergestellten Kraftfahrzeuge Benzineinspritzanlagen eingebaut. Allein bei Marktführer Bosch wächst die Produktion dieser aufwendigen Gemischaufbereitungsanlagen jedes Jahr um etwa 20 Prozent.

Das hat seine Gründe: Autos mit Benzineinspritzung haben bessere Abgas- und Verbrauchswerte als solche, die mit Vergasern bestückt sind, was vor allem für die Warmlaufphase gilt. Zudem lassen sich mit Einspritzanlagen bessere Leistungswerte erzielen. Größter Nachteil der Benzineinspritzungen: Sie sind teurer als Vergaseranlagen. Außerdem wiegen Einspritzanlagen mehr als Vergaser. Diese beiden Argumente werden wahrscheinlich dafür sorgen, daß auch in Zukunft besonders in Kleinwagen Vergaser eingebaut werden.

Zwei Systeme

Neben der nur noch in kleinen Stückzahlen hergestellten mechanischen Stempeleinspritzpumpe bietet Bosch zwei Einspritzsysteme an, die auf dem deutschen Markt dominieren. Es handelt sich um die mechanische K-Jetronic und die elektronisch gesteuerte L-Jetronic. Bei beiden Anlagen wird die angesaugte Luftmenge direkt gemessen, um den optimalen Kraftstoffbedarf zu ermitteln.

Neueste Bosch-Entwicklung ist die „Motronic“, die eine L-Jetronic mit einer vollelektronischen Zündung zu einem System zusammenfaßt, wobei die optimale Einspritzmenge und der optimale Zündzeitpunkt zentral von einem Mikrocomputer berechnet werden. Der Zündzeitpunkt kann somit besonders genau dem jeweiligen Betriebszustand des Motors angepaßt werden. Der Zündverteiler hat nur noch die Aufgabe der Hochspannungsverteilung. Fliehkraft- und Unterdruckversteller entfallen ganz.

K-Jetronic

Aufgabe von Gemischaufbereitungssystemen ist es, stets ein optimales Luft-Kraftstoff-Gemisch zu erzeugen. Wie das beim Vergaser funktioniert, haben wir in Lenkrad 1/80 erklärt. Die mechanische Bosch-K-Jetronic gliedert sich in drei Funktionsbereiche:

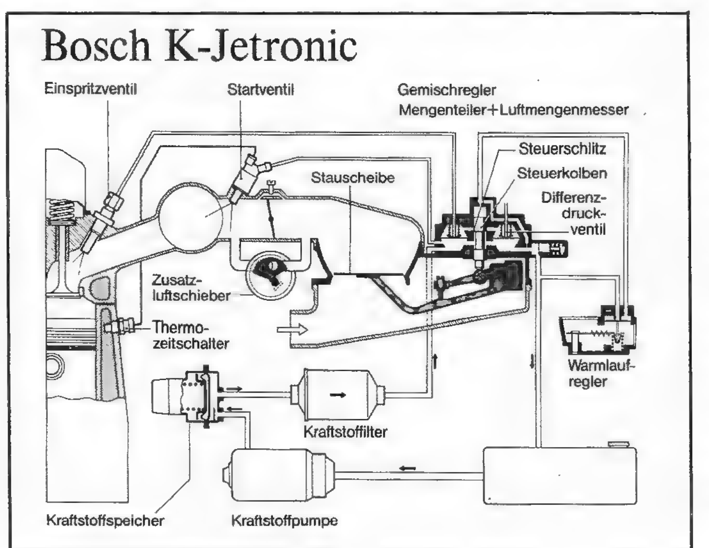
Luftmengenmessung: Die vom Motor angesaugte Luftmenge wird über eine Drosselklappe gesteuert und von einem Luftmengenmesser gemessen.

Kraftstoffversorgung: Der Kraftstoff wird durch eine elektrisch angetriebene Kraftstoffpumpe über Kraftstoffspeicher und Filter zum Mengenteiler gefördert. Dieser teilt das Benzin den Einspritzventilen zu.

Gemischaufbereitung: Maßgebend für die Benzinzuteilung ist die vom Motor entsprechend der Drosselklappenstellung (die vom Autofahrer durch das Gaspedal bestimmt wird) angesaugte Luftmenge. Diese wird vom Luftmengenmesser gemessen, welcher wiederum den Mengenteiler steuert. Luftmengenmesser und Mengenteiler sind Teile des Gemischreglers. Das Einspritzen des Kraftstoffs erfolgt kontinuierlich (deshalb auch der Name K-Jetronic), also ohne Rücksicht auf die Stellung des Einlaßventils.

Zentrales Bauteil der K-Jetronic ist der Gemischregler, der aus Luftmengenmesser und Kraftstoffmengenteiler besteht.

Im Luftmengenmesser befindet sich ein Lufttrichter mit beweg-



Lieber variabel als

Die Wahl zwischen einer Limousine und einem Kombi (Bei Datsun heißt er Traveller) könnte bei uns zu einer Qual werden. Denn: Wir haben drei hervorragende Automobile, die es in Traveller-Versionen gibt.

Da ist der Cherry Traveller mit einer besonders niedrigen Ladefläche. Ein liebenswertes Automobil, das so gar nicht nach einem Kombi aussieht.

Da ist der besonders variable Sunny Traveller mit einzeln umklappbaren Rücksitzen. Ein durch und durch praktisches Automobil, das viel wegstecken kann, ohne viel an Sprit zu schlucken.

Und da ist der Bluebird Traveller. Ein schon exquisit ausgestatteter Traveller, der in der Mittelklasse mit gutem Beispiel auf einen vorderen Platz fährt.

Wenn wir es mal ganz praxisnah sehen wollen, dann müssen Sie sich schon bei einem unserer 650 Datsun-Händler die überaus variablen Traveller in Ruhe betrachten. Daß Sie dabei aber nie das Nachsehen haben, dafür



Datsun Cherry Traveller
DM 10.895,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager.

THE NAME OF QUALITY
NISSAN
NISSAN MOTOR CO. LTD.
Hersteller von Datsun-Automobilen.

fest eingefahren.

sorgen wir mit einer Komplett-Ausstattung. Mit einer Technik, die auf lange Sicht zuverlässig bleibt. Und mit einer Wirtschaftlichkeit, die die fest eingefahrenen Wege schon lange verlassen hat.

Sämtliche Datsun-Modelle können Sie bei jedem Händler natürlich auch leasen.

Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstraße 1, 4040 Neuss 1.

* Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030	bei 90 km/h	bei 120 km/h	Stadtverkehr
Cherry Traveller 5türig	6,3	8,9	8,9
Sunny Traveller 5türig	7,0	9,8	9,0
Bluebird Traveller 5türig	7,3	9,8	10,8
Ltr./100 km Normalbenzin			

Die serienmäßigen Details:

Datsun Cherry Traveller: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1164 ccm, 38 kW/52 PS, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Kofferrauminhalt 1500 l (bei vorgeklappten Rücksitzen), 400 kg Zuladung, Einzelradaufhängung, Frontantrieb. Den Cherry gibt es als 3- und 5türige Limousine, als Coupé und als Traveller. Datsun Sunny Traveller: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1387 ccm, 48 kW/65 PS, Höchstgeschwindigkeit 148 km/h, Kofferrauminhalt 1650 l (bei vorgeklappten Rücksitzen), 455 kg Zuladung, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker. Den Sunny gibt es als 2- und 4türige Limousine, als Coupé und als Traveller. Datsun Bluebird Traveller: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1758 ccm, 65 kW/88 PS, Höchstgeschwindigkeit 162 km/h, Kofferrauminhalt 1800 l (bei vorgeklappten Rücksitzen), 550 kg Zuladung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Breitspurfahrwerk. Den Bluebird gibt es als 4türige Limousine, als Coupé und als Traveller. Alle Modelle haben eine 6-jährige Tectyl-Garantie gegen Durchrostung (bei 2 kostenpflichtigen Nachbehandlungen). Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager zzgl. Überführung zum Händler: Datsun Cherry Traveller DM 10.895,–, Datsun Sunny Traveller DM 11.695,–, Datsun Bluebird Traveller DM 14.750,–.

DATSUN

Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.

Datsun Sunny Traveller
DM 11.695,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager.

Datsun Bluebird Traveller
DM 14.750,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager.

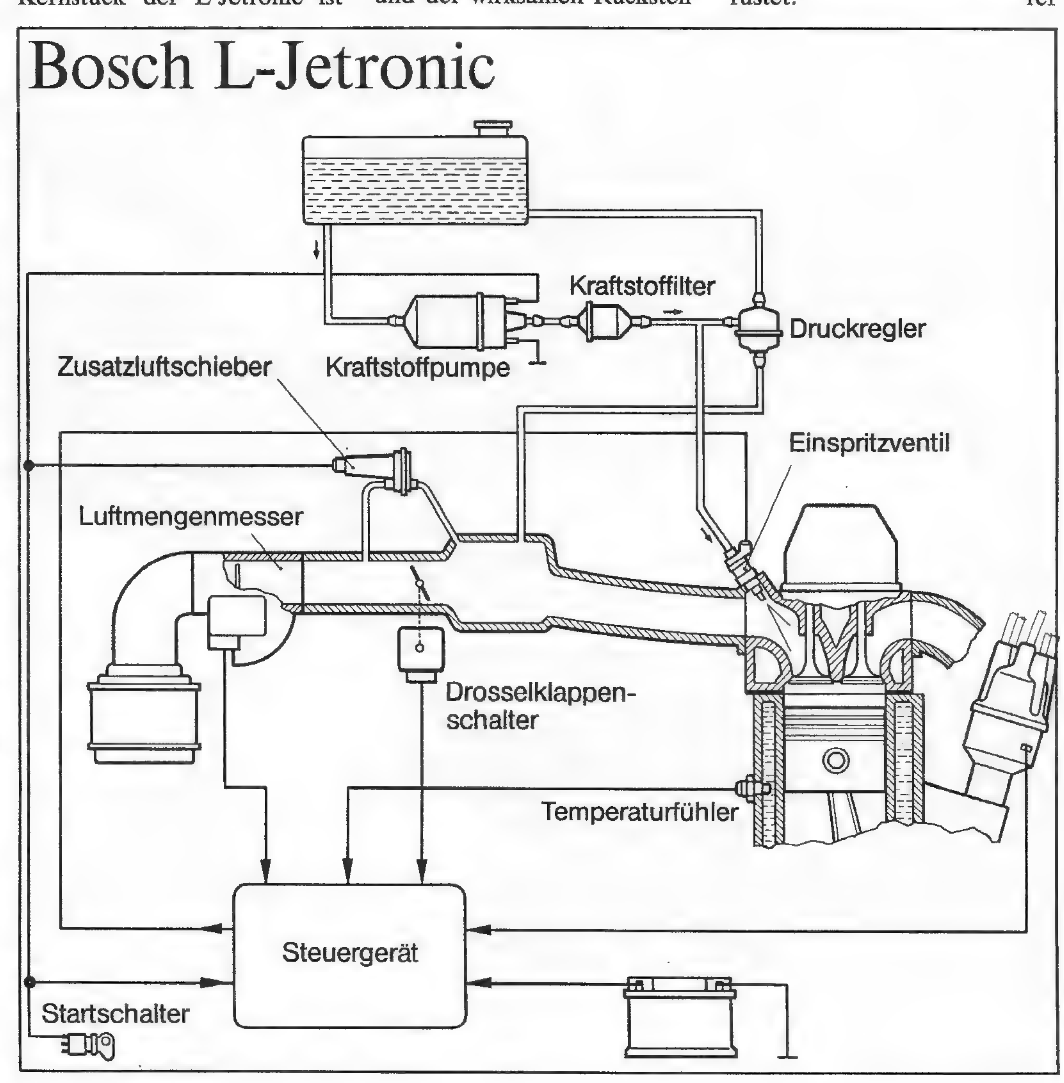
lichem Schwebekörper (Stauscheibe). Die durch den Lufttrichter strömende Luft bewegt die Stauscheibe entsprechend der Stellung der Drosselklappe aus ihrer Ruhestellung. Die Bewegung der Stauscheibe wird über ein Hebelsystem auf einen Steuerkolben übertragen. Dieser steuert die einzuspritzende Kraftstoffmenge.
Durch die Elektrokraftstoffpumpe wird Benzin aus dem Tank angesaugt. Es handelt sich dabei um eine Rollenzellenpumpe. Eine im Pumpengehäuse exzentrisch angebrachte Läuferscheibe ist mit Einkerbungen versehen, in denen sich Metallrollen befinden, die durch die Zentrifugalkraft nach außen gedrückt werden. In den Hohlräumen zwischen den Rollen wird der Kraftstoff befördert.
Über den Kraftstoffspeicher, der auch nach dem Abstellen des Motors noch eine Zeitlang den Druck im Kraftstoffsystem hält, um das Wiederanlassen des heißen Motors zu erleichtern, und den Kraftstoffilter gelangt das Benzin zum Kraftstoffmengenteiler und schließlich zum Einspritzventil. Dieses ist im Saugrohr angebracht und zerstäubt den Kraftstoff durch Schwingbewegungen der Ventilnadel in das Saugrohr. Die Einspritzventile haben keine Zumeßfunktion, sondern öffnen selbsttätig, sobald der Öffnungsdruck von 3,3 bar überschritten ist. Wird der Motor abgestellt, dann schließen die Ventile dicht ab, so daß kein Sprit mehr in die Ansaugstutzen tropfen kann.
Neben diesem Grundsystem gibt es noch das System zur Kaltstartanreicherung und den Warmlaufregler. Beim Kaltstart wird zusätzlich Kraftstoff benötigt, der durch das Kaltstartventil in das Sammelsaugrohr eingespritzt wird. Ein Thermozeitschalter begrenzt die Einschaltdauer des Kaltstartventils in Abhängigkeit von der Motortemperatur. Für die auch während der Warmlaufphase nötige Überfettung des Gemisches sorgt der Warmlaufregler.

L-Jetronic

Wie die K-Jetronic besteht auch die L-Jetronic aus drei Komponenten:

- Kraftstoffsystem,
- Meßfühler,
- elektronisches Steuergerät.

Wiederum sorgt eine elektrische Rollenzellenpumpe für den Transport des Treibstoffs. Das Benzin wird dabei über einen Filter zu den Einspritzventilen geleitet. Hier sorgt ein Kraftstoffdruckregler dafür, daß der Kraftstoffdruck konstant bleibt. Der überschüssige Sprit fließt drucklos zum Tank zurück.
Das Einspritzventil ist in das Saugrohr eingebaut und spritzt den Treibstoff vor das Einlaßventil. Das Einspritzventil wird elektromagnetisch betätigt und besteht aus einem Ventilkörper und einer Düsennadel mit aufgesetztem Magnetanker. Der bewegliche Anker ist fest mit der Düsennadel verbunden. Die vom Steuergerät kommenden Impulse bauen in der Magnetwicklung ein Magnetfeld auf. Dadurch wird der Anker angezogen und somit die Düsennadel von ihrem Sitz abgehoben. Jetzt kann das unter Druck stehende Benzin in das Saugrohr gelangen. Die Öffnungszeit des Einspritzventils wird vom elektronischen Steuergerät bestimmt.
Kernstück der L-Jetronic ist das elektronische Steuergerät. Es empfängt alle Angaben über Luftmenge, Kühlwasser-, Zylinderkopftemperatur, Stellung der Drosselklappe, Startvorgang, Motordrehzahl und Einspritzzeitpunkt. Diese Daten werden vom Steuergerät verarbeitet und in elektrische Impulse an die Elektroeinspritzventile umgewandelt. Das Steuergerät enthält etwa 80 Bauteile, darunter drei integrierte Schaltkreise.
Wichtigstes Meßaggregat ist der Luftmengenmesser (es handelt sich um eine luftmengengesteuerte Anlage, deshalb der Name „L-Jetronic“). Er hat die Aufgabe, ein von der angesaugten Luftmenge abhängiges Spannungssignal zu liefern. Dieses Signal und die Drehzahl werden als Haupteingangsgrößen für das Steuergerät zur Bestimmung der Einspritzzeit herangezogen. Im Luftmengenmesser übt die vom Motor angesaugte Luftmenge eine Kraft auf die bewegliche Stauklappe aus. Die Stauklappe wird entsprechend der Luftströmung und der wirksamen Rückstellkraft einer Feder in einer bestimmten Winkelstellung gehalten, die auf ein Potentiometer übertragen wird. Auch bei der L-Jetronic findet man ein Kaltstart- und Warmlaufsystem.
Daß die Entwicklung auch bei Einspritzanlagen nicht stehenbleibt, zeigen die Bemühungen von Bosch, eine neue Einspritzgeneration zu entwickeln. Es soll dabei ein neuartiger Luftmengenmesser verwendet werden. Hierzu dient ein elektrisch aufgeheizter Platindraht, dem die angesaugte Luft Wärme entzieht. Dieses Aggregat mißt im Gegensatz zu den heutigen Luftmengenmessern exakt die angesaugte Luftmasse. Er wird deshalb auch Luftmassenmesser bezeichnet. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch soll damit auch bei Fahrten in großen Höhen stets konstant bleiben.
Das elektronische Steuergerät wird hierfür wie bei der Motronic in Digitaltechnik aufgebaut und mit einem speziell für die Anwendung im Auto entwikkelten Mikrocomputer ausgerüstet. ref



Humanisierung der Arbeit



Hans Matthöfers Buch zu diesem Thema ist heute aktueller denn je. Es erscheint nunmehr in einer 3., völlig überarbeiteten Auflage. Sie trägt der stürmischen Entwicklung der letzten drei Jahre Rechnung, in der nicht nur die ersten Früchte des Aktionsprogramms der Bundesregierung für diesen Bereich herangereift sind, sondern auch neue Erkenntnisse für die Zukunft der Humanisierungsforschung selbst eröffnet wurden. Kritisch wird untersucht, wo sich die Ansätze der siebziger Jahre bewährt haben, welche Blütenträume nicht gereift und wo neue Wege zu gehen sind.

Das Erfolgsrezept der vorausgegangenen Auflagen wurde beibehalten: Das Buch enthält in gut verständlicher Sprache unter weitgehender Vermeidung des üblichen Fachjargons eine wohldosierte Mischung aus politischer Programmatik und sachlicher Information über ökonomische, technische, soziale und rechtliche Sachverhalte, angereichert durch ein neues Stichwortverzeichnis.

Prof. Oswald von Nell-Breuning urteilte über dieses Buch: „Das Buch kann ohne Übertreibung als außergewöhnlich wohlgelungen bezeichnet werden. Es verbindet hohes Ethos mit nüchterner Sachlichkeit".

Hans Matthöfer, **Humanisierung der Arbeit und Produktivität in der Industriegesellschaft** · 3., völlig überarbeitete und aktualisierte Auflage · 1980. 240 Seiten, kartoniert, 9,80 DM

Memorandum

Dieses Memorandum bietet eine kritische Stellungnahme zum Konzept des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Teil A geht auf die wirtschaftspolitische Lage der Bundesrepublik im Frühjahr 1980 ein. Teil B enthält in 13 Kapiteln ausführliche Materialien zu einzelnen Abschnitten von Teil A und bietet theoretische und z. T. auch empirisch belegbare Erklärungsansätze und Perspektiven alternativer Wirtschaftspolitik.

Die Arbeitsgruppe wendet sich energisch gegen das wirtschaftspolitische Konzept der Konservativen, dessen Kern sich auf die Formel bringen läßt: „Mehr private Investitionen rentabel machen". Sie tritt statt dessen für eine beschäftigungs- und bedürfnisorientierte Wirtschaftspolitik ein, deren Leitgedanke darin besteht, keynesianische Rezepte anzuwenden und sie mit Instrumenten zur Kontrolle wirtschaftlicher Macht zu verbinden.

Arbeitsgruppe „Alternative Wirtschaftspolitik", **Memorandum: Gegen konservative Formierung – Alternativen der Wirtschaftspolitik** 1980. 316 Seiten, kartoniert, 24,80 DM

Die Gewerkschaften

Sind die Gewerkschaften in unserer Zeit überhaupt noch notwendig? Welche Vorteile bieten sie ihren Mitgliedern und was haben sie alles für die Arbeitnehmer durchgesetzt? Wofür treten die Gewerkschaften in der Zukunft ein? Auf diese Fragen gibt dieser Band leicht verständliche Antworten.

Wer mitreden will, wenn das Thema „Gewerkschaften" zur Sprache kommt, braucht dieses Buch. Jeder Vertrauensmann und aktive Gewerkschafter findet in ihm die nötigen Sachinformationen, um zuverlässig auf alle Fragen, die bei solchen Gelegenheiten auftauchen, Auskunft geben und unberechtigte Kritik an den Gewerkschaften sachlich begründet widerlegen zu können.

Reihe „Zur Sache – Informationen für Arbeitnehmer". *Band 8, Walter Köpping,* **Die Gewerkschaften** · Was sie sind – was sie tun – wofür sie da sind · 1980. 88 Seiten, kartoniert 9,80 DM

Arbeitskampf

Die Autoren befassen sich in einer für jedermann verständlichen Sprache ausführlich und kritisch mit den wichtigsten, in erster Linie durch Urteile des Bundesarbeitsgerichts festgeschriebenen Grundlagen des Arbeitskampfrechts. Dabei belassen sie es aber nicht bei der rein juristischen Darstellung, sondern erläutern auch die sozialen, wirtschaftlichen und historischen Hintergründe dieses Rechtsgebiets.

Wegen seiner Allgemeinverständlichkeit bietet der Band allen Interessierten die Möglichkeit, sich schnell und umfassend über den Arbeitskampf in rechtlicher und sozialer Hinsicht zu orientieren.

Reihe „Zur Sache – Informationen für Arbeitnehmer". *Band 9, Horst Weigand/Hans H. Wohlgemuth,* **Arbeitskampf** · Streik und Aussperrung in der Bundesrepublik Deutschland · 1980. 80 Seiten, kartoniert 9,80 DM



Staatsmonopolistischer Kapitalismus

In diesem Buch setzt sich der Verfasser kritisch mit der Behauptung auseinander, in marktwirtschaftlich-kapitalistischen Systemen sei der Staat nur ein Handlanger des „Kapitals", der keine Entscheidung gegen den Willen der großen Konzerne treffen könne. Hermann Adam zeigt auf, wieweit die Großunternehmen tatsächlich ihre Interessen durchsetzen können und wo in Wirklichkeit die Grenzen der „Kapitalmacht" liegen. Die Ergebnisse, zu denen Hermann Adam in seinem Buch kommt, sind nüchtern und realistisch. Sie beseitigen falsche Vorstellungen von einer angeblichen Allmacht des „Kapitals" in unserer Gesellschaft und zeigen illusionslos Möglichkeiten und Grenzen auf, durch wirtschaftslenkende Maßnahmen negative Entwicklungen für Arbeitnehmer zu verhindern und eine „soziale Demokratie" zu schaffen.

Hermann Adam, **Staatsmonopolistischer Kapitalismus oder soziale Demokratie?** · 1980. 72 Seiten, kartoniert, 9,80 DM

Bestellcoupon

Hiermit bestelle ich

__Expl. **Humanisierung der Arbeit . . . ,** 9,80 DM

__Expl. **Staatsmonopolistischer Kapitalismus . . . ,** 9,80 DM

__Expl. **Memorandum: Gegen konservative Formierung . . . ,** 24,80 DM

__Expl. **Die Gewerkschaften,** 9,80 DM

__Expl. **Arbeitskampf,** 9,80 DM

zuzüglich Versandkosten

Name

Vorname

Straße

PLZ, Ort

Datum Unterschrift

Bitte ausschneiden und einsenden an die Ihnen nächstgelegene

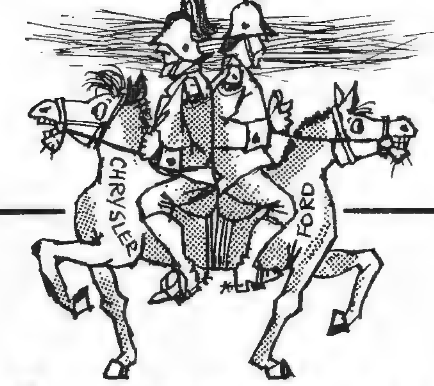
Bund-Buchhandlung

5000 Köln 21, Postfach 21 01 40,

6000 Frankfurt a. M. 1, Wilhelm-Leuschner-Straße 69,

8000 München 2, Schwanthalerstr. 64

Brief aus USA:



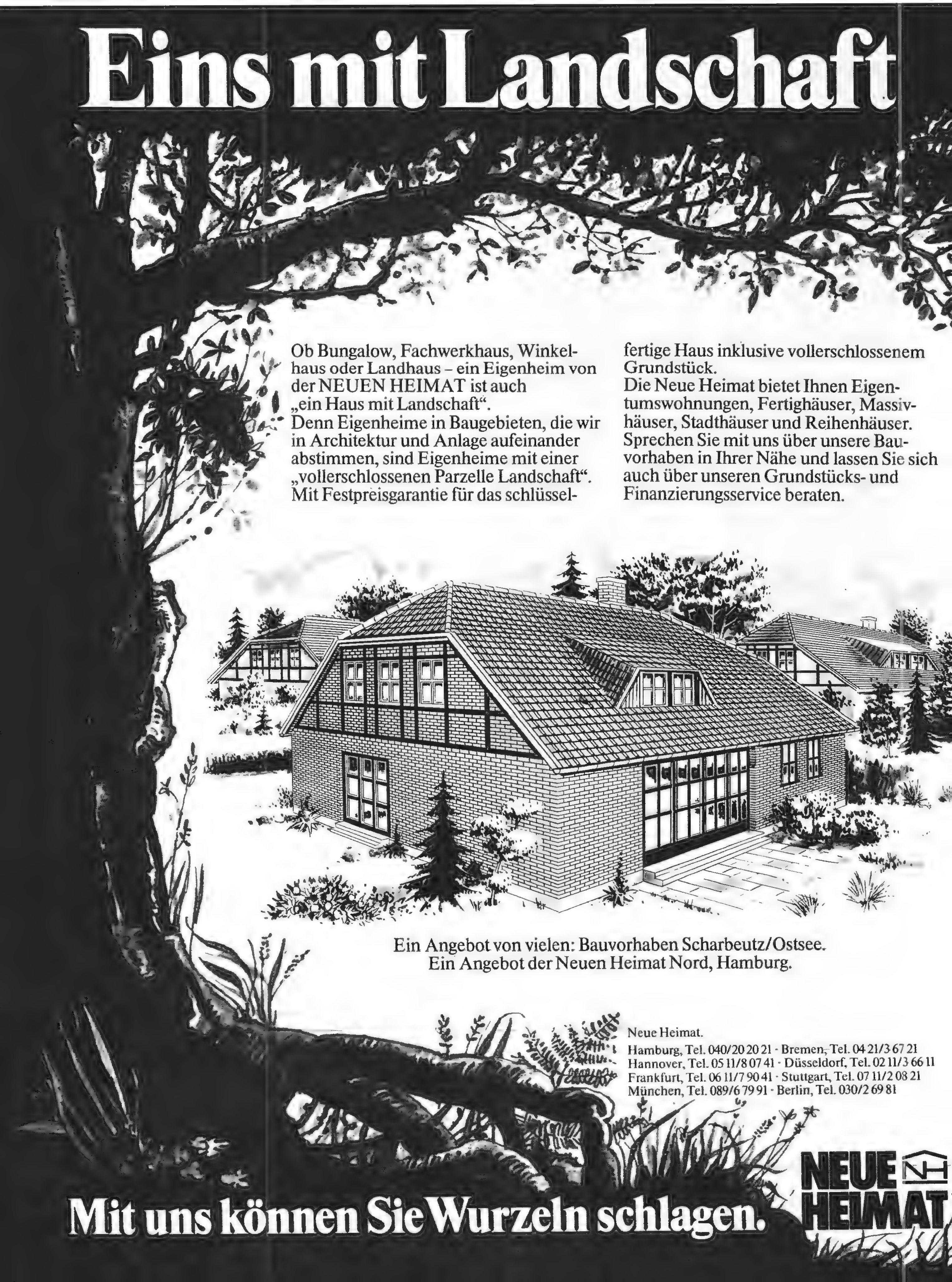
Wir Japaner sind unter uns

In ein paar Wochen wird der amerikanische Zeitungsleser (ebenso wie das Rundfunk- und das Fernsehpublikum) ein Schauspiel erleben, das man am ehesten mit dem Versuch der beiden unseligen Kavallerieoffiziere vergleichen kann, die auf ein und demselben Pferde gleichzeitig nach vorne und nach hinten reiten wollten: Autogesellschaften werden versuchen, sich gleichzeitig als total amerikanisch, also besser, und total ausländisch, also besser, zu präsentieren. Die eine Autogesellschaft ist die Chrysler Corporation, die ihre Zukunft auf die eine Karte der kleinen, sparsamen „K"-Autos setzt – auf den Aries und den Reliant. Chrysler kennt eine seiner größten Gefahren: die japanische Konkurrenz. Und Chrysler will ihr durch rückhaltlose Kampfwerbung begegnen. Fernsehsendungen vergleichen den Aries und den Reliant mit einem japanischen Gegner. Die Kampfwerbung ist in Amerika nicht nur erlaubt; sie ist erwünscht, denn nur durch Aufdeckung der Schwächen der anderen (die sich prompt revanchieren) erleichtert man dem Publikum die kluge Wahl. Daß es außer Uppercuts und Kinnhaken auch Tiefschläge geben kann, wird in Kauf genommen. Der Anblick aufeinander eindreschender Giganten ist in jeder Beziehung aufschlußreich.

Soweit Chrysler. Ford aber spornt denselben Gaul nach der entgegengesetzten Richtung an. Ford präsentiert zum neuen Modelljahr den Ford Escort und den ihm engstens verwandten Mercury Lynx, und die sind, so heißt es in der Reklame, Weltautos, world cars. Diese Idee dem Publikum beizubringen, ist für Ford und für Fords Werbeagentur Wells, Rich, Greene höchst wichtig, denn, nicht wahr, wir Amerikaner kaufen doch so viele ausländische Autos, vor allem wegen der hervorragenden Qualität. Italienischer Schwung und nordische Tradition und gallisches savoir vivre und deutscher Werkmannstolz (inklusive fleißiger Schwarzwaldgnomen) und britisches Prestige und japanisches Buschido – Buschido? Das ist doch eigentlich ganz etwas anderes. Egal, Sie wissen schon, was wir meinen – lassen wir Japan erst einmal weg – Ausland, Ausland über alles, und wir bei Ford haben diese herrlichen Dinge erfunden, ehe die Europäer davon wußten. Sie glauben das nicht? Ford war in Europa bevor es einen Jaguar gab, einen Volvo, einen Volkswagen. Was Ihr, liebe Kunden und Kundinnen, an den Europäern liebt, das ist ja im Grunde nichts anderes als die Ford-Qualität . . .

Klingt das übertrieben? Vielleicht, aber so steht's in der Werbung. Hier ist ein Satz aus einer Werbesendung: „Seit über 50 Jahren baut Ford kleine, treibstoffsparende Autos in Europa. Heute verlangt Amerika hochwertige, treibstoffsparende Autos, und Ford (unübersetzbar: the incredible world of Ford – die wunderbare Welt von Ford) gibt sich jede Mühe, dieses Bedürfnis zu befriedigen . . ." Fernsehszenen werden Ford-Autos zeigen, die auf gewundenen Wegen in Irland fahren; man wird tüchtige deutsche Arbeiter an einem deutschen Ford-Fließband sehen; Ingenieure werden mit fremden europäischen Akzenten sprechen. Vielleicht wird das skeptische amerikanische Käufer überzeugen, die immer glauben, was aus Europa kommt, ist viel, viel besser.

Hie Chrysler, hie Ford, ein lustiger Kontrast. Er hat aber auch seine ernste Seite. Einmal bleut die Werbung dem Kunden ein, wie sehr doch das amerikanische Produkt dem fremden überlegen ist. Die nächste Werbeszene eines anderen amerikanischen Autokonzerns ist aber ein Hohelied auf das Weltauto, das ohne fünf Jahrzehnte ausländischer Tradition undenkbar sei. Wem soll der Kunde glauben? Wenn beide Werbungen geschickt und überzeugend sind, wird er dann nicht total verwirrt und mißtrauisch werden? Wie kann er es, wenn er nur ein Quentchen kritisches Vermögen besitzt, vermeiden, zu dem gleichen drastischen Schluß zu kommen, wie Heine in dem Gedicht, das mit den Worten endet: „. . .daß sie alle beide stinken." Und wenn der Kunde diesmal noch nicht den Kopf verliert, was soll er tun, wenn Chrysler, der Mitsubishi-Motoren in seinen „K"-Autos und in künftigen Modellen einbaut, auf einmal die japanische Tradition über den grünen Klee lobt, während Ford eine Werbung mit dem Spruch beginnt: „Als vor 77 Jahren Henry . . ." Den guten Willen der beiden Kavallerieoffiziere in allen Ehren, aber in welche Richtung soll denn, um Himmels willen, der geplagte Detroiter Gaul galoppieren? *Ernst Behrendt*


Eins mit Landschaft
Ob Bungalow, Fachwerkhaus, Winkelhaus oder Landhaus – ein Eigenheim von der NEUEN HEIMAT ist auch „ein Haus mit Landschaft".
Denn Eigenheime in Baugebieten, die wir in Architektur und Anlage aufeinander abstimmen, sind Eigenheime mit einer „vollerschlossenen Parzelle Landschaft".
Mit Festpreisgarantie für das schlüsselfertige Haus inklusive vollerschlossenem Grundstück.
Die Neue Heimat bietet Ihnen Eigentumswohnungen, Fertighäuser, Massivhäuser, Stadthäuser und Reihenhäuser.
Sprechen Sie mit uns über unsere Bauvorhaben in Ihrer Nähe und lassen Sie sich auch über unseren Grundstücks- und Finanzierungsservice beraten.
Ein Angebot von vielen: Bauvorhaben Scharbeutz/Ostsee.
Ein Angebot der Neuen Heimat Nord, Hamburg.
Neue Heimat.
Hamburg, Tel. 040/20 20 21 · Bremen, Tel. 04 21/3 67 21
Hannover, Tel. 05 11/8 07 41 · Düsseldorf, Tel. 02 11/3 66 11
Frankfurt, Tel. 06 11/7 90 41 · Stuttgart, Tel. 07 11/2 08 21
München, Tel. 089/6 79 91 · Berlin, Tel. 030/2 69 81
Mit uns können Sie Wurzeln schlagen.
NEUE HEIMAT

Der ACE prüft Scheinwerfer

Im richtigen Licht

Falsch eingestellte Scheinwerfer und mangelhaft funktionierende Rückleuchten und Bremslichter am Kraftfahrzeug beeinträchtigen die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Dem Rechnung tragend, gehört es seit langem zum ACE-Service, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen zu überprüfen und verstellte Scheinwerfer zu korrigieren.

Wie jedes Jahr, beteiligt sich der ACE wieder an der vom 1. bis 31. Oktober stattfindenden Internationalen Kfz-Beleuchtungsaktion mit mobilen Prüfstationen.

Aus unserer Aufstellung kann entnommen werden, wo und an welchen Tagen ACE-Prüfstände für die kostenlose Überprüfung der Kfz-Beleuchtungsanlagen bereit stehen. Einzelheiten können bei den zuständigen ACE-Geschäftsstellen erfragt oder aus der Tagespresse entnommen werden. Alle Kraftfahrer sind aufgerufen, die gebotenen Möglichkeiten wahrzunehmen und die Beleuchtungsanlage an ihrem Kfz überprüfen zu lassen. Nach Kontrolle und eventuell erforderlicher Korrektur der Anlage, werden die bekannten Aufkleber für die Windschutzscheibe ausgegeben.

Die Polizei wird in dieser Zeit und danach verstärkt Lichtkontrollen auf unseren Straßen durchführen. Wer die Prüfplakette an seinem Kfz angebracht hat, dokumentiert damit, daß er als verantwortungsbewußter Kraftfahrer etwas für die Verkehrssicherheit beigetragen hat und sich gegenüber anderen partnerschaftlich verhält.

Berlin

Berlin 42, Gottlieb-Dunkel-Str. 20–21, 1. bis 31. 10., Montag bis Freitag, jeweils 8.00 bis 9.30 Uhr und 15.30 bis 17.00 Uhr.

Schleswig-Holstein

Flensburg, Parkplatz auf der Exe, 13. bis 15. 10.
Schleswig, Divi-Markt, 16. und 17. 10.
Busdorf/Selk, Fa. Ufer, 1. bis 31. 10., Montag bis Freitag, jeweils 8.00 bis 17.00 Uhr.
Burg/Fehmarn, Fa. Steenbock (ACE-Pannenstation), 1. bis 31. 10., Montag bis Donnerstag, 8.00 bis 17.00 Uhr, Freitag 8.00 bis 15.30 Uhr.
Westerland/Sylt, Fa. Harms und Kleemann, 1. bis 31. 10, Montag bis Freitag, 8.00 bis 17.00 Uhr.
Wankendorf, Fa. Morr (ACE-Pannenstation), 1. bis 31. 10., Montag bis Freitag, 7.30 bis 17.00 Uhr.

Hamburg

Hamburg 60, Steilshooperstr. (Warenhaus Plaza), 1. bis 4. 10.
Hamburg 70, Ölmühlenweg, (Warenhaus Plaza), 7. bis 11. 10.

Niedersachsen

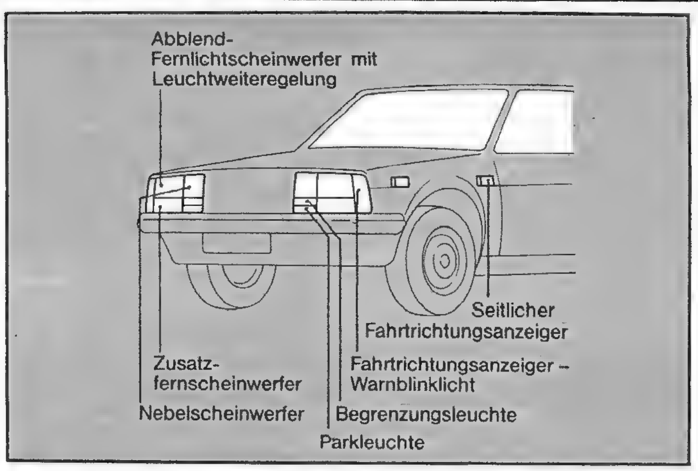
Braunschweig, Gliesmaroder Str. 70a (ACE-Pannenstation), 1. bis 31. 10.
Emden, Fa. Tack, Pelkumer Str. 223 (ACE-Pannenstation), 1. bis 31. 10., 9.00 bis 17.00 Uhr.
Rotenburg/Wümme, Fuhrenstr. 10 (Fa. Hinrichs), 20. bis 23. 10.
Hann.-Münden, (Anmeldung über ACE-Geschäftsstelle Kassel), 31. 10.

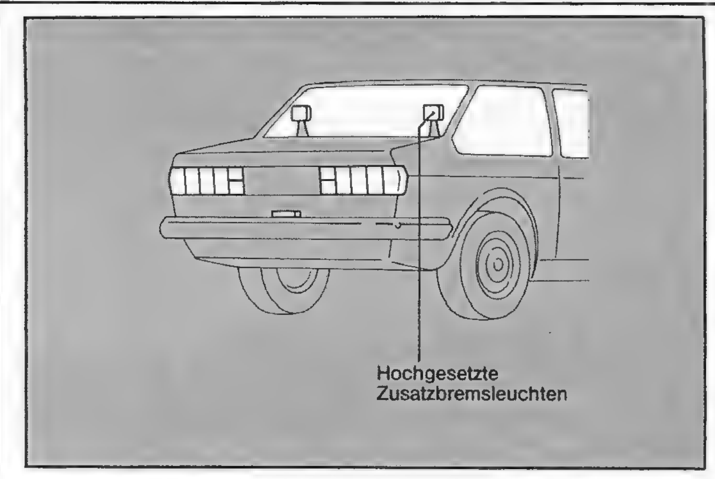
Nordrhein-Westfalen

Gelsenkirchen-Buer, Polsumer Str. (Stinnes Reifendienst), 1. und 2. 10.
Gelsenkirchen, Junkerweg, (Fuhr- und Reinigungsamt), 22. bis 24. 10.
Bielefeld, Oldentruper Str. 10, 7. bis 10. 10.
Osnabrück, Ellerstr. 96, 14. bis 17. 10.
Herne, Stöckstr. (Feuerwache 2), 28. bis 31. 10.
Dortmund 15, Oestricher Str. (Veba-Kraftwerk), 1. bis 3. 10.
Dortmund 1, Münster Str. 81 (Reifen Teigeler), 7. bis 10. 10., 15. bis 17. 10., 21. bis 24. 10., 29. bis 31. 10.
Essen-Altenessen, Marktplatz Vogelheimer Str., 30. 9. bis 4. 10.
Mülheim/Ruhr, Parkplatz an der Sporthalle, Karl-Diem-Str., 7. bis 10. 10.
Duisburg, Parkplatz Wedaustadion, 13. bis 17. 10.
Moers, Friedrich-Ebert-Platz, 21. bis 25. 10.
Wuppertal-Sonnborn, Parkplatz am Rutenbecker Weg, 28. bis 31. 10.
Düren, Walzmühle 2, (Fa. Vergölst), 30. 9. bis 4. 10.
Köln, Maarweg 241 (Fa. Dirkes), 7. bis 11. 10.
Gummersbach, Singerbrinkstr. 22 (Parkplatz IGM-Haus), 14. bis 18. 10.
Düsseldorf, Rather-Broich 151 (Parkplatz Fa. Hellas), 21. bis 25. 10., 28. bis 31. 10.

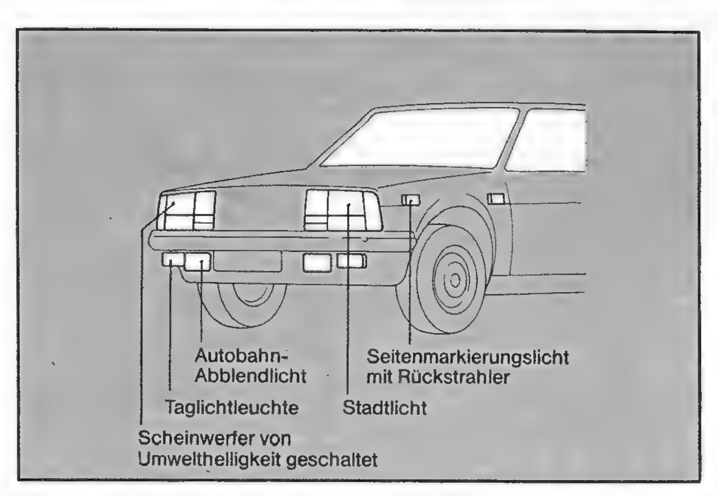
Hessen

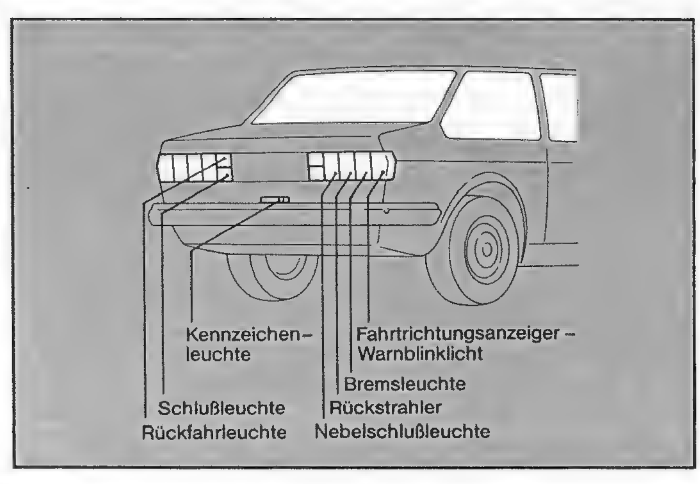
Frankfurt, Wilhelm-Leuschner-Str. 69–77 (ACE-Prüfzentrum), 1. bis 31. 10., Montag bis Freitag, jeweils 9.00 bis 12.00 und 13.00 bis 16.30 Uhr.
Erbach/Odenwald, (Anmeldung über ACE-GS Darmstadt), 20. 10.
Darmstadt, (Anmeldung über ACE-GS Darmstadt), 21. und 22. 10.
Rüsselsheim, (Anmeldung über ACE-GS Darmstadt), 23. und 24. 10.
Hanau, (Anmeldung über ACE-GS Frankfurt), 1. und 2. 10.
Bad Soden-Salmünster, (Anmeldung über ACE-GS Frankfurt), 3. 10.
Gießen-Heuchelheim, (Anmeldung über ACE-GS Frankfurt), 6. und 7. 10.
Gießen, (Anmeldung über ACE-GS Frankfurt), 8. und 9. 10.
Aarbergen, (Anmeldung über ACE-GS Mainz), 17. und 18. 10.
Marburg, (Anmeldung über ACE-GS Kassel), 23. 10.
Biedenkopf, (Anmeldung über ACE-GS Kassel), 24. 10.
Borken, (Anmeldung über ACE-GS Kassel), 27. 10.
Bad Wildungen, (Anmeldung über ACE-GS Kassel), 28. 10.





Diese Studie der Firma Bosch zeigt mögliche Scheinwerfer und Rückleuchten nach einer neueren EG-Richtlinie.





Kassel, (Anmeldung über ACE-GS Kassel), 29. und 30. 10.

Rheinland-Pfalz

Ludwigshafen, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 1. 10.

Pirmasens, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 2. und 3. 10.

Zweibrücken, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 6. 10.

Speyer, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 9. 10.

Frankenthal, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 10. 10.

Wittlich, (Anmeldung über ACE-GS Saarbrücken), 27. und 28. 10.

Altenkirchen, (Anmeldung über ACE-GS Mainz), 13 und 14. 10.

Weitefeld, (Anmeldung über ACE-GS Mainz), 15. und 16. 10.

Bad Kreuznach, (Anmeldung über ACE-GS Mainz), 20. bis 22. 10.

Saarland

Saarbrücken, (Anmeldung über ACE-GS Saarbrücken), 29. bis 31. 10.

Baden-Württemberg

Stuttgart Bad-Cannstatt, Schmidener Str. 233 (ACE-Hauptverwaltung), 1. bis 31. 10, Montag bis Freitag, jeweils 9. bis 12.00 und 13.00 bis 16.30 Uhr.
Heidelberg, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 7. und 8. 10.
Mannheim, (Anmeldung über ACE-GS Mannheim), 13. bis 17. 10.
Karlsruhe, Meßplatz, Durlacher Allee, 1. bis 4. 10.
Lahr, Parkplatz vor der Stiftskirche, 7. 10.
Offenburg, Parkplatz vor Halle 3, Oberrheinhalle, 8. und 9. 10.
Rastatt, Festplatz, 10. und 11. 10.
Pforzheim, Meßplatz, 15. und 16. 10.
Freiburg, Komturstr. (Fa. Vergölst), 21. bis 25. 10.
Rheinfelden, Friedrichstr., Parkplatz Fa. Dynamit-Nobel, 28. bis 31. 10.
Villingen-Schwenningen, Staufenstr. 44 (ACE-Pannenstation), 1. bis 31. 10.
Wendlingen, Parkplatz Fa. Otto am Bahndamm, 1. 10.
Wendlingen, Parkplatz bei Turnhalle, 2. 10.
Bietigheim, Pferdemarktplatz, 3. 10.
Ludwigsburg, Bärenwiese, 4. 10.
Waiblingen, Städtischer Wasen, 7. und 8. 10.
Winnenden, Parkplatz am Stadion, 9. und 10. 10.
Schorndorf, Schlachthausplatz, 11. 10.
Heilbronn, Theresienwiese, 14. und 15. 10.
Neckarsulm, Festplatz Pichterich, 16. und 17. 10.
Öhringen, Herrenwiese, 18. 10.
Esslingen, Parkplatz Stadion, 21. 10.
Wernau, Parkplatz Stadthalle, 22. 10.
Ebersbach/Fils, Marktschulhof, 23. 10.
Nürtingen, Parkplatz am Freibad, 24. 10.
Kirchheim/Teck, Ziegelwasen, 25. 10.
Geislingen/Steige, Parkplatz Altenstädter Friedhof, 28. und 29. 10.
Eislingen, Parkplatz am Stadion, 30. und 31. 10.

Bayern

Augsburg, Ulrich-Hofmaier-Str. (Parkplatz Sporthalle), 30. 9. bis 4. 10. und 7. bis 11. 10.
Kempten, Bahnhofstr. (Parkplatz Gewerkschaftshaus), 14. bis 18. 10.
Pfaffenhofen, Volksfestplatz, 21. bis 23. 10.
Eichstätt, Volksfestplatz, 24. und 25. 10.
Erding, Dorfener Str. 11a (Reifenservice Kempen), 28. und 29. 10.
Freising, Volksfestplatz, 30. und 31. 10.
Nürnberg, Rollnerstr. 135 (Comet-Markt), 1. bis 17. 10., jeweils Montag bis Freitag.
Münchberg, Am Schützenplatz, 20. und 21. 10.
Hof, Volksfestplatz, 22. bis 24. 10.
Coburg, Am Anger, 27. bis 29. 10.
Lichtenfels, Parkplatz Gaststätte Wichert, 30. und 31. 10.


Dr. Siegfried Bellingen, verantwortlich für die
Motorenölentwicklung der Deutschen BP:

"Mit diesem neuen Öl übertreffen wir die strengsten Normen der deutschen Motorenkonstrukteure."

BP STRATO
Motoroel
SAE 10W-40
Deutsche BP AG
Hamburg

Für die wachsenden Anforderungen an die neuen Motoren hat die Deutsche BP ein völlig neuartiges Motorenöl mit einzigartiger Additiv-Kombination entwickelt: BP STRATO.

Deutlich geringere Reibungsverluste durch BP STRATO bei Kaltstart und Kurzstreckenverkehr (Beispiel: 6-Zylinder-Ottomotor).
Kaltstart | Kurzstreckenverkehr
Herkömmliches 15 W-50
BP STRATO
Reibungsverluste [kW]
-25 0 20 40 60
Öltemperatur [°C]

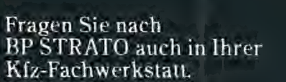
Das sind die Vorteile von BP STRATO gegenüber allgemein gebräuchlichen Mehrbereichsölen der SAE-Klasse 15 W–50:



1. Leichterer Start bei Temperaturen bis –25°C.
2. Bis zu 10 % Kraftstoff-Ersparnis im Kurzstreckenbetrieb.
3. Bester Schutz des Triebwerks vor Verschleiß, Ablagerungen und Korrosion.
4. Längere Lebensdauer des Motors durch schnellere Durchölung aller Triebwerksteile nach dem Start.

BP STRATO übertrifft die höchste internationale Motorenölspezifikation für Ottomotoren. Und die Anforderungen der deutschen Automobilhersteller.

**BP STRATO.
DAS ÖL DER NEUEN MOTOREN.**



Fragen Sie nach BP STRATO auch in Ihrer Kfz-Fachwerkstatt.



In Norwegen war der Mercedes plötzlich Schrott.

Einmal hin – und wie zurück?

Zwei Millionen Kilometer Fahrpraxis als Profi am Steuer – und dann im Urlaub ein Unfall: So ziemlich am Ende der Welt, bereits auf der Rückfahrt, unweit von Narvik, stieß der Westfale Erich Kamp frontal mit einem norwegischen Opelfahrer zusammen. Zum Glück gab es keine Verletzten. Als Erich Kamp den ACE um Hilfe bat, merkte er, wie richtig es gewesen war, Mitglied zu werden. Sein Autoclub übernahm die Rückreisekosten für ihn und seine Familie und holte auch den völlig beschädigten Mercedes zurück.

Erich Kamps Unfall ist wohl einer, der sich kaum vermeiden läßt: „Längere Zeit fuhr ich auf einer unübersichtlichen Straße hinter einem deutschen Bus, – an ein Überholen war nicht zu denken" erzählt der ehemalige Brummi-Fahrer, der heute Mitglied im Landtag von Nordrhein-Westfalen ist.
Als Kamp dann überholen konnte, hat er offensichtlich das entgegenkommende Auto zu spät gesehen: es war in einer Mulde der Straße verschwunden. Kamp wurde zudem durch die „Sonne geblendet, die mit unvorstellbarer Strahlung plötzlich durch die Wolkendecke brach".
Kamp stieg voll in die Bremsen, aber der Frontalzusammenstoß ließ sich nicht mehr vermeiden.
Heute schätzt die Werkstatt den Schaden am Auto des ACE-Mitglieds auf rund 8000 Mark. An eine Fortsetzung der Heimreise war natürlich nicht mehr zu denken.
Hilfe kam von mehreren Seiten: „Der Fahrer des Busses, den mein Mann überholen wollte, hat meine Tochter und mich nach Fauske gebracht." Dort, in einem kleinen Städtchen, etwa 70 Kilometer vom Unfallort entfernt und durch einen Fjord getrennt, der nur mit der Fähre zu überqueren war, half er der Familie sogar bei der Zimmersuche. Ein norwegischer Campingplatzbesitzer stellte schließlich einen leeren Wohnwagen zur Verfügung.
Zufällig passierte ein Pannenfahrzeug des norwegischen Automobil-Forbund (NAF) die Unfallstelle und organisierte einen Abschleppdienst, der den Mercedes des ACE-Mitglieds ebenfalls nach Fauske brachte.
Noch in dieser Nacht zum Samstag, 11. Juli, war die Familie Kamp wieder beieinander. Man konnte sich freuen, daß nicht mehr passiert war. Ein „herrlicher Urlaub in Norwegen", der am 17. Juni mit einer zweitägigen Anreise über Kiel, Oslo und Trondheim begonnen hatte, schien doch noch glücklich zu enden. Auch wenn in diesem Moment die Erinnerungen an begeisternde vier Wochen in einer Hütte an einem der zahlreichen Fjorde, an Ausflüge zum Nordkap und nach Hammerfest, wie weggeblasen waren, konnte Kamp sich darauf verlassen, daß der ACE, den er am Samstagnachmittag alarmierte, helfen würde.
Ein Telefongespräch mit dem Notdienst in der Hauptverwaltung Stuttgart brachte Klarheit: „Wird erledigt" – und für die Touristikabteilung des ACE begann die Rückhol-Routine, auch wenn dieser Fall wegen seiner geographischen Daten ein wenig aus dem Alltagsrahmen fiel.
Den Sonntag benutzte die Familie, um die neue Heimreiseroute auszuknobeln; und sich von dem nachwirkenden Unfallschreck zu erholen.
„Am Montag nahmen wir uns ein Taxi, daß uns die rund 70 Kilometer zum Flughafen Bodø brachte, von dort aus ging es nach Oslo." Ab Oslo war ja die ursprüngliche Rückpasage mit der Fähre nach Kiel vorgesehen, – die Kamps gingen an Bord, allerdings ohne Auto.
Von Kiel aus fuhren sie schließlich mit der Bundesbahn nach Hagen, wo sie bereits von Freunden erwartet wurden.
Ein paar Tage später startete von Wesel aus Rolf-Dieter Küpper. Er betreut dort die ACE Pannenstation. Zusammen mit seinem Mitarbeiter Michael Czech tuckerte er in sechs Tagen rund 5500 Kilometer, – auf der Rückreise holten die beiden noch in Schweden ein anderes havariertes Fahrzeug mit nach Hause.
Was innerhalb weniger Sekunden auf der unübersichtlichen norwegischen Straße passierte, summierte sich in der Kasse des ACE auf rund 6800 Mark, – das sind umgerechnet fast 200 Mitgliedsbeiträge. Allein das Abschleppen des Mercedes 200 D von der Unfallstelle bis zur Werkstatt nach Fauske kostete 465,09 DM.
Nach der Leistungs- und Schutzbriefordnung übernahm der ACE in diesem Fall die Rücktransportkosten bis zum Heimatort des Mitgliedes und erstattete im Rahmen der Kraftfahrerhilfe für das Mitglied, dessen Ehegattin und die Tochter die Kosten der Eisenbahnfahrkarte 2. Klasse vom nächstgelegenen Bahnhof bis zum Heimatort.
Die am Unfallort entstandenen Abschleppkosten wurden durch die in der ACE-Gruppe 4 abgeschlossene Kraftfahrt-Pannenversicherung bezahlt. Für Erich Kamp und seine Familie hat sich der ACE bewährt, – auch wenn der noch junge Landespolitiker, der immer noch in seiner Firma als Betriebsrat arbeitet, schon eines der ersten Mitglieder war und den ACE bisher noch nie brauchte.
Aber beispielhafte Clubleistungen des ACE gibt es auch schon ab 38,– DM, wie

- Kfz-Rückholdienst aus dem In- und Ausland bei Ausfall des Fahrers oder Fahrzeuges;
- Fahrtkostenbeihilfe für Mitglieder und Angehörige bei Fahrzeugausfall im Urlaub;
- Krankenrücktransport aus dem Ausland;
- Kreditschutz im In- und Ausland bis zu 3500,– Mark;
- Beihilfe bei Wild- und Glasbruchschäden;
- kostenlose Pannenhilfe oder Kostenersatz bis zu 40 Mark;
- kostenlose touristische Beratung;
- ACE-Reisedienst: Vermittlung von Auto-, Bahn- und Flugreisen sowie Ferienhäuser überall in Europa zu günstigen Preisen;
- ACE Lenkrad Clubzeitschrift.

Die ACE-Kombination für 48 Mark enthält zusätzlich zu allen Clubleistungen die ACE-Kraftfahrpannenversicherung. Diese Versicherung bietet Kostenersatz nach Panne oder Unfall und das nicht nur einmal im Jahr, sondern so oft wie nötig. Sie umfaßt sämtliche auf das Mitglied zugelassene Autos, Krafträder und Anhänger.
Die dritte Kombination für 98,– Mark enthält die Clubleistungen wie Paket eins und zusätzlich die ACE-Verkehrsrechtsschutz-Versicherung, die alles abdeckt: Schadenersatz-, Fahrzeug-Vertrags-, Straf- und Führerschein-Rechtsschutz.
Das Glanzstück, die ACE-Kombination für 108,– Mark, basiert auf dem Paket eins, kombiniert mit den drei Versicherungen. So fährt man ruhig, weil rundherum gesichert.

Knapp 3000 km von der Heimat entfernt. Die Familie Kamp hatte Pech im Urlaub

Tromsø

Narvik

Bodø

Am letzten Tag des Urlaubs, schon auf der Rückreise, fuhren sie ihren Mercedes zu Schrott.

Trondheim

Dombås

Oslo

Der ACE half prompt und zahlte die Heimreise

Kopenhagen

Kiel

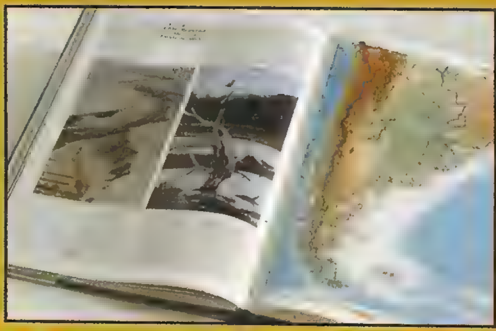
Hamm

Hinreise

Rückreise

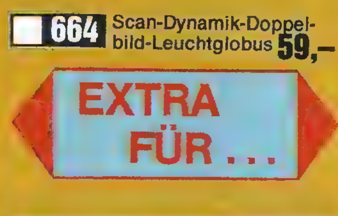
Unser Weihnachtsangebot

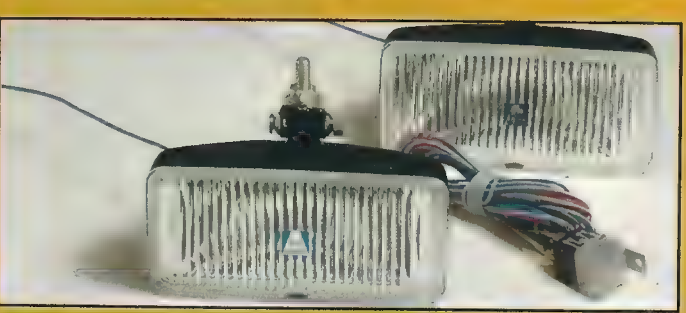




663 RV-Weltatlas, mit vielen physischen, politischen und thematischen Karten, graphische Darstellungen, viele Farbaufnahmen und Satellitenfotos **14,50**

664 Scan-Dynamik-Doppelbild-Leuchtglobus **59,–**





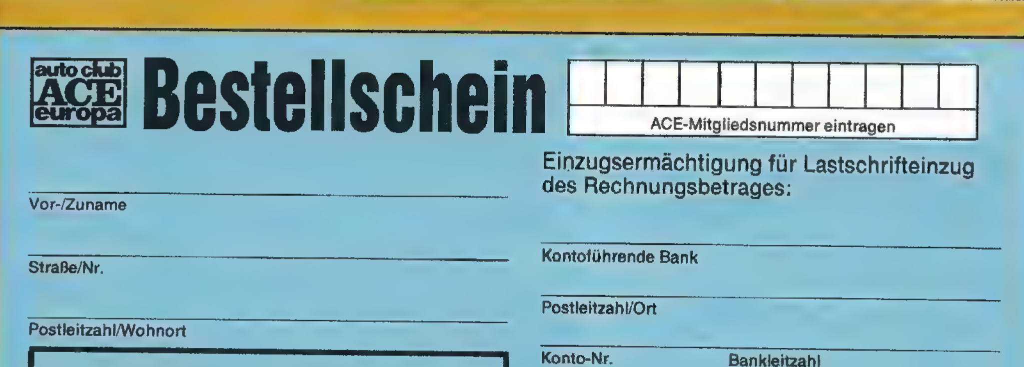


191 ACE-Bernhardiner, Stofftier, liegend, sitzend, stehend **22,50**

211 Modellbausatz 1:24, Kamei-Renn-Golf Gruppe 2, mit Elektromotor **19,50**

223 Halogen-Nebelscheinwerfer-Set, Hella 181, 12 V, eckige Ausführung, verchromtes Gehäuse, komplett mit Kabelsatz, Schalter, Relais, Stabilisierungshalter und H-3-Glühbirnen **122,–**

212 Turnierfußball des DFB, Größe 5, echt Leder, schwarzweiß **23,50**



auto club ACE europa **Bestellschein**

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Vor-/Zuname

Straße/Nr.

Postleitzahl/Wohnort

Bestellungen bitte richten an:
ACE-Wirtschaftsdienst GmbH,
7000 Stuttgart 50, Postfach 50 01 06

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Kontoführende Bank

Postleitzahl/Ort

Konto-Nr. Bankleitzahl

Datum Unterschrift

(Falls der Kontoinhaber nicht identisch ist mit dem Besteller, bitte genaue Adresse angeben.)

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Das ACE-Weihnachtsangebot ist bis 31. 12. 1980 befristet. Alle Artikel aus dem ACE-Weihnachtsangebot versenden wir porto- und verpakkungsfrei.





Lenkrad-Automarkt

AUDI

80 L, 55 PS, 79, extra, 10000 km, T. 0511/698675

Audi 80 GLS, 75 PS, Kupfermt., Tel. 0561/493838

Ro 80, Bj. 74, 135000 km, neuer Motor (30000 km), blaumetallic, Schiebedach, Alufelgen, Alarmanlage, Stereocassettenradio. VB 6000 DM. Tel. 07141/43016

BMW

BMW 520/6, Cypressenmetallic, SKD, Radio, 4 Lautspr., Drehz.-Messer, 6"-Felg./195/70-Reifen, 7500 km, EZ 25. 10. 79, VB 20500 DM, Tel. 089/38954233, ab 18 Uhr 089/915878

BMW 525, 1/77, grünmetallic, getönte Scheiben, Alu-Felgen, Servo-Lenkung, Radio Bamberg, 89000 km. VHB 13100 DM. Tel. 0711/5067237

BMW 520/6, Bauj. 79/9, hennarot, 9500 km, 16100 DM, Tel. 08806/1815

Mercedes

240 D, Automatik mittelrot, Servol., Radio, 11500 km, VB 21000 DM, Tel. 07541/52831

MB 240 D, chinablau-SD, Tel. 07032/33322

DB 240 D, weiß, Radio, Servol., 10500 km, Tel. 0621/304089

DB 230, 12000 km, Servolenkung, Radio, SSD, Zentralverriegelung, Tel. 07051/2319

200 D, Jw., Radio, Servolenk., Tel. 07051/20117

200 D, 10000 km, 18000 DM, Tel. 04205/1581

Mercedes 200, weiß, 10000 km, div. Zubehör, Telefon 07541/26691

230 T, Bj. 8/79, Autom., Servol., SSD, Radio, viel Zubehör, 24000 km, Tel. 07146/6408

OPEL

Commodore-Berlina, grün-beige, viel Zubeh., 3/79, 25000 km, VB 13900,–, Tel. 02324/83142

Rekord S, Autom. Berlina, 4türig, 9800 km, metallic, engl.-rot, Extras, 0234/289081

VW

Derby LS, 50 PS, metallic, km 17000, Radio, 9000,–, Tel. 05361/3208

Golf GL, marsrot, br. Reifen, Heckschw., ca. 13500 km, VB 10700 DM, Tel. 05365/1810

Golf GLD, 8000 km, orange 11800,–, Radio, Tel. 05362/3211

Golf GLS, 70 PS, 4 Türen, metallic, Radio, Preis VB, Tel. 05361/41148

Golf GL, 50 PS, rot, km ca. 8000, Tel. 05371/51399

Golf GLD, 4türig, marsrot, km 11000, Tel. 05361/66644

Golf L, 4türig, nach Unfall Fachwerkstatt repariert, 1 Jahr/12000 km, Preis VB 8500,–, Tel. 05361/54129

Golf LS, 60 PS, mandarinorange, Heckwischer, Radio, 10000 km, Preis 9600,–, Tel. 05371/50436

Golf GLD, indianarot/met., 6000 km, 12000,–, Tel. 05366/495

Golf GLS, metallic, 8200 km, Heckwischer, 11300,–, Tel. 05361/68524

Golf L, 50 PS, orange, 1 1/2 Jahre, 12800 km, div. Extras, Radio, Tel. 05361/75353

Golf GLS, 70 PS, 4türig, SK-Dach, Radio, ca. 12000 km, Tel. 05361/63730

Golf GTI, marsrot, 12000 km, 13500,–, Tel. 05307/5695

Golf LD, 4türig, orange, 10000 km, Telefon 05308/3265

Golf GL, beige, DM 11000, Tel. 08421/1793

Golf LD, 4türig, 9000 km, 1jg., Tel. 05355/8197, Pr. VB

Passat LS, 75 PS, 4türig, Zul. 11/79, 8000 km, Inarisilbermet., Radio, Tel. 05137/73030

Passat Variant L, 55 PS, rot, Radio, 13000 km, Tel. 05361/62183, ab 10. Okt. 792372

Scirocco GTI, 5-Gang, schwarz, Stereoradio, Drehfenster, Alu-Felgen, VB 13500,–, Tel. 05308/2281

VW 1303 S, TÜV 82, Bj. 73, 50 PS, ATM, Sportlenkrad., Breitreifen, Blaumetallic, VB 2600,– DM, Tel. 0711/533048

DIVERSE

Warner, unsichtbar, DM 698,–, Tel. 030/8131496



ACE-Verlag GmbH, Anzeigenabteilung, Schmidener Straße 233, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50, Telefon (0711) 531094

Folgender Text soll _____× unter der Rubrik ______________ ab der nächstmöglichen Ausgaben erscheinen. Anzeigenschluß Heft 6/80 (15. 11. 80) ist am 10. 10. 1980.

Pro Zeile max. 38 Zeichen inclusive Satzzeichen und Zwischenräume

DM 25,—
DM 50,—
DM 75,—
DM 100,—
DM 125,—

Die Anzeige soll erscheinen mit:
- ☐ meiner kompletten Anschrift
- ☐ nur mit meiner Tel.-Nr.
- ☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 9,–)

Den Betrag für meine Anzeige
- ☐ lege ich bei,
- ☐ lege ich als Scheck bei

Name ______________ PLZ/Ort ______________

Vorname ______________ Datum ______________

Straße/Nr. (kein Postfach) ______________ Rechtsverb. Unterschrift ______________

ACE-Veranstaltungen

ACE-REGION BERLIN
Kleiststraße 19–21
1000 Berlin 30
Telefon (0 30) 2 11 90 31

Berlin
Clubabend am 2. Oktober, 19 Uhr, Kleiststraße 19–21, DGB-Haus, Thema: Alles über Rechtsschutz ● Clubabend am 23. Oktober, 19 Uhr, DGB-Haus, Thema: Alles über Versicherungen ● Clubabend am 6. November, 19 Uhr, DGB-Haus, Thema: Alles über Pannen- und Abschlepphilfe.

ACE-REGION NORD
Besenbinderhof 57
2000 Hamburg 1
Telefon (0 40) 2 80 21 64/5

Bremen
Clubabend am 23. September, 19.30 Uhr, Bahnhofsplatz 22–28, Gewerkschaftshaus. Thema: Rund um die Kfz-Versicherung.

Einbeck
Mitgliederversammlung am 23. September, 19 Uhr, Wachholderweg 10, Gaststätte An den Teichen ● Tanz und Unterhaltungsabend am 25. Oktober, 20 Uhr, Einbeck-Salzderhelden, Hotel zur Heldenburg ● Pannenkurs am 7. Oktober, 19 Uhr. Hotel zur Linde.

Flensburg
Mitgliederversammlung am 23. September, 19.30 Uhr, Südermarkt 10, Gewerkschaftshaus, Thema: Das Neueste für den Autofahrer, Ehrung von Mitgliedern.

Hamburg
Geschicklichkeitsturnier für Pkw-Fahrer am 5. Oktober, 10 Uhr, Verkehrsübungsplatz, Großmannstraße 210 ● Mitgliederversammlung am 21. Oktober, 19 Uhr, Wandsbeck, Gladowstraße 20, Genossenschaftsheim, Thema: Vorbereitung auf den Winter-Film ● Bunter Abend am 8. November, 19.30 Uhr, Gladowstraße 20, Genossenschaftsheim ● Interessenten für Pannenhilfskurse, Sicherheitstraining (auch für Caravans) erfahren mehr unter (040) 2802164.

Hildesheim
Mitgliederversammlung am 25. September, 19 Uhr, Kolpinghaus.

Pinneberg
Mitgliederversammlung am 30. September, 19.30 Uhr, Elmshorn, Schulstraße 3, Gewerkschaftshaus, Thema: Verkehrssituation im Kreis Pinneberg.

ACE-REGION RHEINLAND
Friedrich-Ebert-Straße 34–38
4000 Düsseldorf
Telefon (02 11) 35 37 41

Aachen
Mitgliederversammlung am 14. Oktober, 18 Uhr, Harscampstraße 20, Gewerkschaftshaus, Neuwahl des ACE-Kreisvorstandes ● Sprechstunden an jedem Mittwoch von 11 bis 12.30 Uhr und von 13.30 bis 16 Uhr, Gewerkschaftshaus.

Düsseldorf
Mitgliederversammlung am 9. Oktober, 18 Uhr, Friedrich-Ebert-Straße 34–38, DGB-Haus.

Köln
Gründungsversammlung am 2. Oktober, 18 Uhr, Hans-Böckler-Platz 1, Gewerkschaftshaus, Thema: Wahlen, aktuelle verkehrsrechtliche Fragen.

Mönchengladbach
Mitgliederversammlung am 7. Oktober, 18 Uhr, Rheydter Straße 328, Gewerkschaftshaus, Neuwahl des ACE-Kreisvorstandes ● Sprechstunde an jedem Montag, 9–12.30 Uhr, Gewerkschaftshaus.

Neuss
Mitgliederversammlung am 2. Oktober, 18 Uhr, Oberstraße 4, Gewerkschaftshaus, Neuwahl des ACE-Kreisvorstandes.

Viersen
Mitgliederversammlung am 13. Oktober, 18 Uhr, Viersen-Süchteln, Hindenburgstraße 34, Gaststätte Park Hotel, Neuwahl des ACE-Kreisvorstandes.

Wuppertal
Sprechstunden jeden ersten Dienstag im Monat, 15 bis 18 Uhr, Gummersbach, Singerbrinkstraße 22, Gewerkschaftshaus.

ACE-REGION WESTFALEN
Ostwall 17–21
4600 Dortmund
Telefon (02 31) 52 94 19/21

Bochum
Clubabend am 18. November, 17 Uhr, Klarastraße, Gaststätte Ufer, Thema: Reifen und Reifenprobleme beim Fahren im Winter.

Borken-Bocholt
Mitgliederversammlung am 15. September, 19.30 Uhr, Alfred-Flender-Straße, Gaststätte Zur Glocke.

Coesfeld-Dülmen
Mitgliederversammlung am 9. Oktober, 19 Uhr, St. Barbarahaus.

Dortmund
Mitgliederversammlung am 11. November, 19 Uhr, Düsseldorfer Straße, Gaststätte Zum Franziskaner, Thema: Parkraumnot – was tun?

Ennepe-Ruhr
Clubabend am 14. Oktober, 19.30 Uhr, Gevelsberg, Großer Markt 9, DGB-Haus, Thema: Aufgaben und Ziele der Deutschen Verkehrswacht.

Gelsenkirchen
Mitgliederversammlung am 22. September, 19 Uhr, Gabelsberger Straße 13, DGB-Haus, Thema: Schwere Verkehrsunfälle und ihre Folgen.

Gevelsberg
Pannenkurs am 17. Oktober, 19 Uhr, Hagener Straße 233, Firma Balzer, Thema: Wie mache ich meinen Pkw winterfest?

Hagen
Besichtigung des Polizeidienstgebäudes Hagen am 23. Oktober, 17 Uhr, Hoheleye 3.

Hamm-Ahlen
Mitgliederversammlung am 21. Oktober, 19 Uhr, Gaststätte Deutsche Eiche.

Hattingen
Clubabend am 28. Oktober, 17.30 Uhr, Thema: Fragen zu Kfz-Gutachten.

Herford
Clubabend am 21. Oktober, 19 Uhr, Goebenstraße 40, Kantine des Fuhrparks, Thema: Änderung der StVO/StVZO), des Versicherungsgesetzes und der Allgemeinen Kraftfahrzeugversicherung.

Herne
Mitgliederversammlung am 17. November, 19 Uhr, Neustraße, Kolpinghaus, Thema: Benzinsparen – aber wie?, Vorstandsneuwahl.

Iserlohn
Clubabend am 4. November, 19 Uhr, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel Brauer, Vortrag über Sicherheit im Straßenverkehr.

Kreuztal
Clubabend am 9. Oktober, 19 Uhr, Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle, Thema: Verkehrsprobleme im Kreis Siegen.

Lippe
Besichtigung der Einsatzleitstelle Armin der Landespolizeibehörde Lippe am 30. September, 19.30, Detmold, Leopoldstraße 13, Regierungspräsidium.

Lüdenscheid
Clubabend am 6. November, 19 Uhr, Rathausstraße 23, Volksfürsorge-Haus, Thema: Heiße Tips für Herbst und Winter, Film Deutsche Verkehrswacht.

Lünen
Clubabend am 30. September, 19 Uhr, Cappenbergerstraße, Haus Brune.

Mark
Sprechstunde des ACE-Kreisvorstandes und der Geschäftsstelle Hagen am 7. Oktober, 19 bis 20 Uhr, Iserlohn, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel Brauer.

Münster
Mitgliederversammlung am 16. Oktober, 19 Uhr, Münster-Mecklenbeck, Gaststätte Täppken, Thema: Filmvortrag über ACE-Sicherheitstraining.

Osnabrück
Clubabend am 25. September, 19.30 Uhr, Schützenstraße, Gaststätte Welling, Thema: Neue Verkehrsregeln; Benzin sparen.

Rheine
Mitgliederversammlung am 28. Oktober, 19 Uhr, Alter Lingener Damm, Gaststätte Beverburg, Thema: Verkehrsplanung in Rheine.

Rheine-Emsdetten
Mitgliederversammlung am 2. Oktober, 19 Uhr, Emsdetten, Amtmann-Schipper-Straße, Gaststätte Kleine Beik.

Siegen
Pannenkurs am 14. Oktober, 19 Uhr, Achenbacherstraße 174, Pannenstation Beckmann, Thema: Wie mache ich meinen Pkw winterfest?

Soest-Lippstadt
Mitgliederversammlung am 4. November, 19 Uhr, AWO-Geschäftsstelle.

Warstein
Mitgliederversammlung am 6. Oktober, 19 Uhr, Rüthen, Gaststätte Dals-Knickenberg.

Witten
Clubabend am 26. November, 18 Uhr, Hans-Böckler-Straße, IG-Metall-Haus, Thema: Erste Hilfe am Unfallort, Filmvortrag.

REGION MITTE
Hans-Böckler-Straße 1
6800 Mannheim
Telefon (06 21) 2 73 60

Altenkirchen
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 13. Oktober, 19 Uhr, Alsdorf-Betzdorf, Gasthof Haus Hellertal

Koblenz
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 8. Oktober, 17.30

Uhr, Zentralplatz, Haus der Begegnung, Vortrag von Dr. Schulte-Wissermann.

Mannheim
Motorrad-Sicherheitstraining am 19. September, 19 Uhr, und am 20. September, 16 Uhr, Buseck-Oppenrod, Verkehrsübungsplatz ● Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer am 17. und 18. Oktober, freitags 19 Uhr, und am 14. und 15. November, freitags 19 Uhr (Ende jeweils samstags 16 Uhr), Buseck-Oppenrod, Verkehrsübungsplatz.

Marburg-Biedenkopf
Mitgliederversammlung am 25. November, 19.30 Uhr, Schützenstraße, Gasthaus Straßburger Hof, Thema: Straßenverkehrsrecht, Verkehrsrechtsschutz, Ehrung für zehnjährige Mitgliedschaft ● Sprechstunde jeden ersten Mittwoch im Monat, 16 bis 18 Uhr, Geschäftsstelle der Gewerkschaft BSE, Marburg, Gisselberger Straße 2. ● Sprechstunde jeden ersten Donnerstag im Monat, 16 bis 17.30 Uhr, Biedenkopf, Bahnhofstraße, DGB-Büro.

Nahe-Hunsrück
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 9. September, 19 Uhr, Bad Kreuznach, Mühlenstraße 10, Gaststätte Mühlentor.

Neuwied
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 17. Oktober, 19 Uhr, Langendorfer Straße 66, Gewerkschaftshaus.

Speyer-Germersheim
Clubausflug ins Zieglertal am 18. Oktober, Speyer, Abfahrt: 10 Uhr, EZA-Markt.

Trier
Sprechstunde am 22. Oktober und 12. November, jeweils von 15 bis 17 Uhr, Petrusstraße 31, Gewerkschaftshaus.

So erreichen Sie die Redaktion

Post an die Redaktion der Zeitschrift ACE Lenkrad richten Sie bitte nur an folgende Anschrift:

Redaktion
ACE Lenkrad
Postfach 500106
7000 Stuttgart 50

Westerwald
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 10. Oktober, 19 Uhr, Wirges, Bahnhofstraße 100, Hotel Paffhausen.

Wiesbaden
Jahreshauptversammlung mit Wahlen am 6. Oktober, 18.30 Uhr, Bismarckring 27, Gewerkschaftshaus.

REGION SÜDWEST
Calwer Straße 17
7000 Stuttgart 1
Telefon (0711) 22 14 47

Böblingen
Jahreshauptversammlung am 7. November, 19.30 Uhr, Sindelfingen, Gewerkschaftshaus IG Metall.

Ravensburg
Clubabend am 12. September, 19.30 Uhr, Leutkirch, Hotel Zur Post, Thema: ACE-Clubleistungen.

Reutlingen
Schulungsabend für Betriebs- und Personalräte am 1. Oktober, 19.30 Uhr, Gaststätte Karlshöhe, Thema: Rechtsschutz- und Verkehrsunfallversicherungen ● Clubabend am 15. Oktober, 19.30 Uhr, Gaststätte Karlshöhe, Thema: Filmvortrag über kritische Situationen im Autofahreralltag.

Rems-Murr
Mitgliederversammlung am 10. Oktober, 19.30 Uhr, Waiblingen, Fronackerstraße 60, Gewerkschaftshaus.

REGION SÜD
Schwanthalerstraße 64
8000 München 2
Telefon (0 89) 53 78 88

Ansbach
Weinabend mit Tanz am 25. Oktober, 20 Uhr, Türkenstraße, Gaststätte Fichte.

Aschaffenburg
Clubabend am 17. Oktober, 19.30 Uhr, DGB-Haus, Thema: Sofortmaßnahmen am Unfallort.

Bamberg
Clubabend (nur für Beschäftigte der Verkehrsbetriebe) am 25. September, 19.30 Uhr, Aufenthaltsraum der Verkehrsbetriebe ● Clubabend am 16. Oktober, 19.30 Uhr, DGB-Haus.

Coburg
Clubabend am 12. November, 20 Uhr, Coburg-Neuses, Gaststätte Felsenkeller, Thema: Sicherheit des Arbeitsweges, Gurtanlegepflicht, Fahrgemeinschaften.

Dachau
Clubabend am 26. September, 19.30 Uhr, Brunngartenstraße 6a, DGB-Jugendheim, Thema: Neues aus der StVO.

Erlangen
Clubabend am 17. September, 20 Uhr, Auf der Wöhrmühle, Naturfreundehaus, Thema: Verkehrs-Quiz ● Fahrt in den Herbst am 20. September, Abfahrt: 13 Uhr, Auf der Wöhrmühle, Naturfreundehaus ● Clubabend am 15. Oktober, 20 Uhr, Auf der Wöhrmühle, Naturfreundehaus, Thema: Filmvortrag Feuerwehr im Einsatz.

Eichstätt
Informationsabend am 7. November, 20 Uhr, Bahnhofsplatz, Gaststätte Frey, Thema: Unfall – was nun?

Fürth
Clubabend am 7. Oktober, 19.30 Uhr, Steubenstraße 7, Gaststätte Zapfenstreich, Thema: Sicherheit durch den ACE ● Clubabend, am 4. November, 19.30 Uhr, Steubenstraße 7, Gaststätte Zapfenstreich, Thema: Dia-Vorführung Bergwandern in Slowenien.

Hof
Clubabend am 6. November, 20 Uhr, Katholisches Vereinshaus.

Kelheim
Clubabend am 18. November, 19.30 Uhr, Brauerei Aukofer, Thema: Anmeldung zum Motortest.

Kitzingen
Clubabend am 7. November, 20 Uhr, Repperndorf, Gaststätte Schwarzer Adler, Thema: Jubilarehrung, Filme über Urlaubsmöglichkeiten im Winter.

Kronach
Mitgliederversammlung am 18. September und am 24. Oktober, jeweils 19.30 Uhr, Ludwigsstadt.

Landshut
Informationsabend am 17. Oktober, 18.30 Uhr, Ludmillastr. 15a, DGB-Haus, Thema: Verkehrsprobleme in und um Landshut.

Lichtenfels
Clubabend am 21. Oktober, 19.30 Uhr, Trieb, Gaststätte Karolinenhöhe, Thema: Unfallentwicklung im Landkreis Lichtenfels.

Münchberg
Besuch bei der Feuerwehr am 20. September, 15 Uhr, Stammbacher Straße, Städtischer Bauhof Münchberg ● Clubabend am 5. November, 20 Uhr, Schützenstraße, FC-Heim, Thema: Wie verhalte ich mich nach einem Unfall?

Naila
Clubabend am 16. Oktober, 20 Uhr, Schützenhaus, Thema: Polizei informiert.

Neuburg
Informationsabend am 2. Oktober, 20 Uhr, Amalienstraße, DGB-Jugendheim, Thema: Kfz-Versicherung und Film.

Nürnberg
Clubabend am 10. Oktober, 19.30 Uhr, Leitenfeldstraße 34, Gaststätte Siedlerheim, Thema: 10 Jahre ACE-Kreis Nürnberg ● Pannenkurs am 21. Oktober, 19 bis 21 Uhr; weiter jeweils dienstags bis zum 18. November, Zollhausstraße, Firma Österlein.

Passau
Clubabend am 31. Oktober, 19.30 Uhr, Danziger Straße, Stadiongaststätte, Thema: Verhalten im Ausland bei Unfällen.

Regensburg
Sprechstunde am 29. September und am 24. November, jeweils 15 bis 17 Uhr, Richard-Wagner-Straße 2, Gaststätte Paradiesgarten ● Clubabend am 29. September und am 24. November, jeweils 19.30 Uhr, Richard-Wagner-Straße 2, Gaststätte Paradiesgarten.

Rosenheim
Stammtischgespräche am 16. September und am 21. Oktober, 19 Uhr, Klepperstraße 18 a, Gaststätte Freie Turnerschaft, Thema: Rückblick auf den Urlaub 1980, Beleuchtung, Sicherheit im Winter ● Versammlung am 18. November, 19 Uhr, Klepperstraße 18 a, Gaststätte Freie Turnerschaft, Thema: Technik rund ums Auto.

Schrobenhausen
Informationsabend am 6. November, 20 Uhr, Bahnhofstraße, Hotel Grieser, Thema: Unfall – was nun?

Straubing
Frühschoppen am 5. Oktober und am 2. November, 10 Uhr, Regensburger Straße, Gaststätte Dietlkeller ● Informationsabend am 4. November, 20 Uhr, Regensburger Straße, Gaststätte Dietlkeller, Thema: Unfall – was nun?

Sulzbach-Rosenberg
Clubabend am 3. Oktober, 19.30 Uhr, Kolpingstraße, Josefshaus.

Wolfratshausen
Clubabend am 21. Oktober, 20 Uhr, Kantine im Rathaus, Thema: Technik rund ums Auto.

Mitteilungen

Die ACE-Kreisclubs melden anläßlich von Vorstandswahlen und Neugründungen Personalveränderungen. Hier die neuesten Namen aus den Clubs in der Reihenfolge Erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Fallingbostel
Horst Bähre, Rudolf Tessmann, Schriftführer wie bisher.

Sigmaringen
Wunnibald Kessel, Friedhelm Losch, Marianne Nipp.

Wuppertal
Die Pannenstation Wuppertal ist umgezogen. Die neue Anschrift lautet: 5600 Wuppertal-Vohwinkel, Vohwinkeler Straße 300. Die Telefonnummer ist gleich geblieben (73 45 67).


Ihre großen
Chancen
alle
Nur für die Beitragsgruppen:
3 + 4
machen mit:
Der Kadett steht startbereit
Die anderen Preise warten auf Sie. Sie braucher
nur Aufnahmescheine. Die erhalten Sie in jeder
ACE-Geschäftsstelle oder durch die ACE-Haupt-
verwaltung, 7000 Stuttgart 50, Postfach 500106.
Auf den besten Werber unter den guten wartet sogar
ein Sonderpreis im Wert von 1000 Mark. Aber der Hit
der ganzen Aktion ist die große Verlosung, an der
wieder alle Werber teilnehmen. Hier Ihre Chancen:
Wir verlosen ① einen Opel Kadett ② eine 14tägige
Reise ③ einen Teppich, 2,50 x 3,50 m ④ einen Farb-
fernseher ⑤ eine Stereo-Kompaktanlage ⑥ ein trag-
bares Fernsehgerät ⑦ ein Kofferradio ⑧ einen Kasset-
tenrecorder ⑨ ein Herren- oder Damenfahrrad
⑩ eine Herren- oder Damenarmbanduhr.
Die Verlosung findet statt unter Aufsicht eines Rechtsanwaltes und unter Aus-
schluß des Rechtsweges. Gewertet werden alle Neuaufnahmen der ACE-Bei-
tragsgruppen 3 und 4, die zwischen dem 1. Mai und dem 30. November 1980
getätigt werden. Angestellte des ACE sind von der Teilnahme ausgeschlossen.
auto club
ACE
europa

ACE Werbeaktion 1980 bis zum 30. November

Zehn Mark gibt es sowieso für jede Werbung
Zusätzlich für 3 Werbungen können Sie wählen: ① eine Damenhandtasche oder ② einen Shell-Atlas oder ③ eine Werkzeugtasche.
Für 6 Werbungen gibt es ④ einen Autostaubsauger oder ⑤ eine Reisetasche oder ⑥ einen Spielekoffer.
Bei 10 Neuaufnahmen haben wir für Sie ⑦ ein Taschenfernglas oder ⑧ eine Wetterstation oder ⑨ einen Kfz-Werkzeugkoffer.



Holen Sie sich die Faltblätter „Alle machen mit“ in den Geschäftsstellen des ACE. Auch auf Seite 65 im Lenkrad finden Sie einen Aufnahmeschein.

①

②

AUTO-ATLAS

③

④

⑥

⑦

⑤

⑨

⑧

auto club europa Volksfürsorge

Gemeinsame Urlauberaktion von ACE und ARBÖ findet große Beachtung

Noch mehr Freunde an der Adria

War das ein Sommer! An der italienischen und jugoslawischen Adria gab es für die beiden Teams der Autoclubs ACE und ARBÖ viel zu tun: „Wir sind mehr gefordert worden, als in den vergangenen vier Jahren. Die Zahl der Hilfeleistungen auf den Campingplätzen im sonnigen Süden ist gestiegen.“ In der Tat: die deutsch-österreichische Gemeinschaftsaktion hat wieder mehr Freunde gefunden.

„Wir waren letztes Jahr auf diesem Platz und heuer wieder, und wir wollen euch nur mal Guten Tag sagen.“ So begrüßte ein Lehrer aus der Steiermark den Grazer Inspektionsleiter Gerhard Lippitsch und seinen Stuttgarter Kollegen Fred Mehling auf dem Campingplatz Villagio, Touristico Europa in Jesolo. Lippitsch und sein österreichischer Kollege Hermann Horvath hatten alle Hände voll zu tun. Bei dieser Aktion stellte der österreichische Autoclub ARBÖ einen Wohnwagen und ein spezielles Servicefahrzeug, einen umgebauten Audi 100 Avant. Fred Mehling, der touristische und andere nützliche Hinweise für Autofahrer vermittelte und für alle Fragen rund ums Thema Auto zur Verfügung stand, hatte ebenfalls einen Wohnwagen und ein ACE-Einsatzfahrzeug, einen Mercedes 300 TD, dabei.

Immer, wenn die beiden Gespanne von Campingplatz zu Campingplatz zogen, wurden sie von vielen Autofahrern mit Lichthupe oder mit Hallo begrüßt. „Manches Mal kommen wir auf einen Platz, da müssen wir zwei bis drei Stunden überhaupt keine Ansage machen, sonst werden wir hoffnungslos überrannt“, schildert Mehling die Situation.

Die beliebte Urlauberwelle Radio Adria, die den Adria-Service buchstäblich von Platz zu Platz lotste und mehrfach täglich in ihren Sendungen den jeweiligen Standort ankündigte, berichtete regelmäßig über die Einsätze.

Mit Radio Adria gab es auch eine völlig neue Art der Pannendienstalarmierung. Autofahrer, die vom Adria-Service gehört hatten, meldeten sich telefonisch beim Sender in Aquileia bei Grado und dieser strahlte den Hilferuf aus.





Wo der Adria-Service auftaucht, – die Spezialisten vom ACE und

Sofort setzte sich einer der beiden Techniker, die natürlich täglich von 8 bis 22 Uhr den Urlaubssender hören, in sein Auto und lenkte es zu dem defekten Urlauberfahrzeug.

„Die Stimmung auf den Campingplätzen war gut, wir sind dort bekannt, und sehr viele Campingplatzbesitzer hatten schon vorher davon berichtet, wann und daß wir kommen“, berichtet Gerhard Lippitsch vom ARBÖ.

„Und wie kam der Urlauber-Service bei den Campern an?“ Zwei Beispiele sagen mehr als die offiziellen Einsatzberichte, die das Team

den Hauptquartieren der beiden Autoclubs schickt.

● Ein vierzig Jahre alter Erzieher wurde auf dem Campingplatz in Porto Santa Margerita Mitglied: „Ich habe alle meine Versicherungen bei einem Agenten abgeschlossen. Nur mit dem Auto hatte ich noch nichts. Er sagte mir, wenn ich nach Italien fahren würde, sollte ich doch mal versuchen, den ACE-Adria-Service zu treffen und mich dort genau erkundigen. Nach seiner Auffassung sei der ACE der preiswerteste Schutz rund ums Auto."

Der Mann mußte nicht lange überzeugt werden, aber er hatte sich – Urlauber haben Zeit – gründlich vorbereitet.

Respekt vor diesem Versicherungsvertreter. Er hätte seinem Kunden ja auch einen dieser neumodischen Autoschutzbriefe verkaufen können. Anders dagegen ein leitender Angestellter eines großen deutschen Automobilwerkes. Mit seinem amerikanischen Wagen hatte er Probleme, aber der Adria-Service machte das Auto wieder flott.

„Ich kann in meiner Position ja nicht Gewerkschaftsmitglied sein, das bitte ich zu verstehen – aber ich finde Ihre Hilfe so großartig, daß ich für Ihren Club werben werde. Meine Mitarbeiter sind ja alle in der IG Metall."

Immer wieder hören die Mitarbeiter beider Clubs von Zuschauern (immer, wenn ein Auto repariert wird, ist dieses natürlich auch für den Campingplatz ein abwechslungsreiches und auch spektakuläres Ereignis), daß die Idee des Adria-Service allgemeinen Anklang findet. In einer Zeit, in der alles Geld kostet und jede Leistung ihren Preis, wird es immer unwahrscheinlicher, daß jemand überhaupt hilft. Und dazu noch kostenlos!

Auch Kochtöpfe repariert

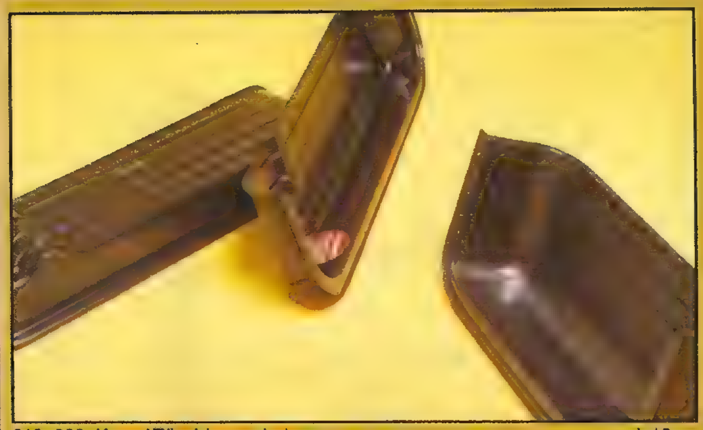
In einem Interview mit Brigitte Fritz vom Urlaubersender Radio Adria gab der ACE-Vorsitzende den Urlaubern Tips für die Heimreise und streifte ein Problem, unter dem bisweilen die in den Urlauberzentren arbeitenden Techniker leiden: „In aller erster Linie helfen wir den Autofahrern, das schließt aber nicht aus, daß unsere Spezialisten auch mal einen Gasbrenner wieder auf Vordermann bringen oder sonst hilfreich tätig werden, denn wir sind schließlich da unten an den Stränden, um Urlaubern zu helfen. Nichts ist unangenehmer als Ärger oder eine Panne in den Ferien!"

Für die Männer, die meist in Shorts oder Badehose, in jedem Fall aber im nun schon weit bekannten und viel begehrten Bernhardiner-T-Shirt arbeiten, ist das Dankeschön der Urlauber Ansporn und Motivation für weitere Arbeit zugleich.

Da fuhr einer auf den Platz, deutet auf seinen Auspuff und sagte: „Kennt Ihr mich noch, Ihr habt letztes Jahr meinen in drei Teile zerrissenen Auspuff repariert und er hält heute noch . . ." Kann es ein besseres Lob geben?



ist immer was los: Ob unterm Auto oder über interessante Fragen ARBÖ finden fast immer eine positive Lösung. Fotos: Feddersen



219–220 Kamei Türablageschalen ab 12,—



202 Heyco Werkzeugkoffer 41teilig 199,—



216 Isolett-Windabweiser 36,50







215 Kabeltrommel 62,50



221–222 Kamei Dosen- und Cassettenboy 8,50 und 11,50





224 Hella Nebelscheinwerfer-Set 119,—



118 Non Stop Light 36,—





203 Hella Zusatzbremsleuchten 55,—



213 König Komfort- und Liegesitz 499,—

Feuerlöscher

- 101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg, mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 — 35,–
- 102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter — 35,–

Leuchten, Batterien

- 111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) — 34,50
- 112 Daimon Combi-Spot, Hand- und Signalleuchte, kraftvoller Scheinwerfer, gelbblinkende Signalleuchte, o. Batterien (notwendig 4 x Art. 113) — 18,50
- 113 Daimon-Batterie Alkraft — 1,90
- 114 Daimon-Batterien Normkraft, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück — 1,80
- 115 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) — 13,–
- 116 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) — 13,–
- 117 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß, o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) — 51,–

Gurte, Kindersitze

- 122 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar — 95,–

Fahrzeugtyp: ____________________

- 123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar — 47,50
- 124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre — 83,–
- 125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 — 49,–

Sonstiges

- 130 Warndreieck WEGU — 12,–
- 131 Warndreieck GEBRA — 11,–
- 132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 — 25,–
- 133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot — 28,–
- 134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft — 61,50
- 135 APA-Starthilfekabel, 16 mm² Kupferader, 2 x 2,5 m Schnittlänge, TÜV-geprüft, mit Gebrauchsanleitung — 17,50
- 136 APA-Abschleppseil nach DIN I, bis 1450 kg, mit 1 Scherenverschluß — 10,50
- 137 APA-Abschleppseil nach DIN II, bis 2500 kg, mit 2 Scherenverschlüssen — 17,–
- 138 APA-Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum — 8,50
- 139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen — 10,–
- 140 Kamei-Sicherheitskopfstütze, SK 2000, erhältlich in schwarz oder beige — 33,–

Einmaliges Sonderangebot

- 198 Damenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 20 mm breit
  Längen: ☐ 80 cm ☐ 85 cm ☐ 90 cm
  Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
  Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold — 15,50
- 200 Herrenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 25 mm breit
  Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm
  Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
  Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold — 18,50
- 201 Herren-Wende-Ledergürtel aus Rindleder (Braun-Schwarz), Spitzenqualität, 30 mm breit, Schnalle Gold
  Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm — 23,50

- 141 Kamei Lenkradhülle schwarz oder beige — 6,–
- 142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl — 27,50
- 143 Klappspaten (Metall) — 17,50
- 145 Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau, links/rechts — 29,50
- 146 „Sirius"-Isolations- und Rettungs-Decke — 7,–
- 147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm — 19,–
- 148 Auto-Pflege-Set, bestehend aus: 1 l Autoshampoo, 200 g Polierwatte, 1 Fliegenschwamm, 1 Waschschwamm, 1 Fensterleder (echt Leder, ca. 53×35 cm) 1 Autopolitur Plastic-Guard — 26,50
- 149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf — 13,50
- 150 Winter-Set — 9,50
- 151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben — 3,50
- 152 D-Schild — –,75
- 153 ACE-Ehrenplakette — 4,50
- 154 RUD-Schneeketten Cortina, für alle gängigen Reifengrößen, Paar — 165,–
- 155 ERLAU-Schneeketten Weltstar, für alle gängigen Reifengrößen, Paar — 105,–
- 160 ACE-Eiskratzer — 1,40
- 161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) — 8,50
- 162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) — 39,50
- 165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL, 220 Volt — 37,–
- 169 Fahrradabstandshalter — 6,–
- 170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 — 1,–
- 171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch), Farbe cognac, Größe 1 (Pkw-Typ angeben) — 82,50
- 172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) — 89,–
- 189 T-Shirt mit Bernhardiner, Kindergrößen 140–176 — 6,–
- 190 T-Shirt mit Bernhardiner, Erwachsenengrößen 36–56 — 9,–
- 192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau ☐ Größe 38 ☐ Größe 40 — 135,–
- 193 D-Lammfellweste wie 192 ☐ Größe 42 ☐ Größe 44 — 145,–
- 194 D-Lammfellweste wie 192 ☐ Größe 46 ☐ Größe 48 — 155,–
- 195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau ☐ Größe 46 ☐ Größe 48 — 150,–
- 205 DMYV-T-Shirt, Konfektionsgröße angeben! — 10,50
- 206 DMYV-Wimpel — 14,–
- 207 ACE-Boots-Wimpel — 30,–
- 208 DMYV-Aufkleber, klein — 0,60
- 209 DMYV-Aufkleber, groß — 1,–

Bestellschein

auto club ACE europa

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name ____________________

Kontoführende Bank/Postscheckamt ____________________

Vorname ____________________

Postleitzahl/Ort ____________________

Straße/Nr. ____________________

Konto-Nr. ____________ Bankleitzahl ____________

Postleitzahl/Wohnort ____________________

Ort und Datum ____________________

Unterschrift für Bestellung ____________________

Unterschrift für Lastschrift-Einzug ____________________

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500000 8,–

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200000 7,–

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig, 1:400000 8,–

612 Benelux, 1:500000 mit Nord-Frankreich bis Paris 8,–

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200000 7,–

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3500000 8,–

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300000 8,–

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800000 8,–

623 Österreich, 1:450000 8,–

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800000 8,–

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800000 8,–

626 Alpen, Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800000 8,–

627 Italien, Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800000 8,–

628 Frankreich, bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1:800000 8,–

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800000 8,–

630 Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800000 8,–

631 Großbritannien mit Irland, 1:800000 8,–

Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300000

632 Bl. 1, Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord 7,–

633 Bl. 2, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd 7,–

634 Bl. 3, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland 7,–

635 Bl. 4, Baden-Württemberg 7,–

636 Bl. 5, Bayern 7,–

637 Bl. 1–5 im Set (in Plastikhülle) 30,–

641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 5,80

642 Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband) 16,80

643 Europa-Camping- und Caravaning-Führer 80/81 12,–

644 Großer Autoatlas 80/81 International (mit ACE-Schutzeinband) 33,–

645 Der große Shell-Atlas 80/81 (mit ACE-Schutzeinband) 36,–

646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 36,–

647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 29,80

648 Großer Alpenstraßenführer, Denzel 36,–

655 DSV-Ski-Atlas 80/81 35,–

656 ARAL-Autoreisebuch Deutschland 32,–

657 ARAL-Autoreisebuch DDR 32,–

658 ARAL-Autoreisebuch Österreich 32,–

659 ARAL-Autoreisebuch Frankreich 32,–

660 ARAL-Autoreisebuch Benelux 32,–

Aral-Schlemmer-Atlas und Schlummer-Atlas, Lieferung auf Anfrage

662 Formularheft 2,–

690 Lehrbuch A-Schein 12,80

691 Der amtliche Sportbootführerschein 34,80

692 Der Sportbootführerschein 23,80

STERN-Sprachführer

670
- ☐ Spanisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Französisch
- ☐ Englisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Dänisch
- ☐ Norwegisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Rumänisch

je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Ski-Atlas, die Auto-Atlanten und die DMYV-Artikel versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.

Brandneu im Angebot

118 Daimon „Non-Stop-Light", vollelektronisches Gerät für Fahrräder, Scheinwerfer und Rücklicht leuchtet bei Stop automatisch auf, wenn der Dynamo keinen Strom mehr liefert. Komplett mit Batterien 36,–

156 Dreiteiliges Reise-Set aus Nylon, superleicht und strapazierfähig, Bordcase 49 x 33 x 22 cm, Koffertasche 68 x 59 x 25 cm, Kleidersack mit Bügel zum Aufhängen, Farbe beige 140,–

157 Auto-Sicherheits-Paß, Inhalt: Sicherheitsinformationen, Notrufe, Checklisten für Sicherheitsvorsorge, Notfall-Paß, Reiseempfehlungen, ACE-Notrufe, Parkscheibe 3,–

158 Ton-Cassette „Sofortmaßnahmen am Unfallort", Erläuterungen zur Absicherung von Unfallfahrzeugen, Pannen- und Erste Hilfe 11,50

159 Pannen-Cape, Signalgelb, zur besseren Erkennung bei Pannen etc. 5,–

202 Heyco Werkzeugkoffer Expert, 41 Teile in praktischer Kunststoffbox, hochwertiges Qualitätswerkzeug aus Chrom-Vanadium-Stahl, werkstattgeprüft nach DIN 899, in Deutschland hergestellt, mit lebenslanger Garantie, Maße: 480 x 290 x 95 mm 199,–

Heyco Expert Plus, 42teilig, Heyco Nautic – schwimmfähig, für Motorboote – Lieferung und Preis auf Anfrage.

203 Hella Zusatzbremsleuchten, leichte Montage, ohne Bohren anzubringen 55,–

213 König-Komfort- und -Liegesitz, Sitz der Spitzenklasse, körpergerecht geformt, straff gepolstert, Bezug aus synthetischem Cord-Velours, in den Farben schwarz, rot, blau, beige und farn, komplett mit Nackenstütze, kein TÜV-Eintrag erforderlich, da nach StvZO ECE-Regelungen Nr. 15 bauartgleich, Lieferung ab Herstellerwerk direkt per Spedition oder Stückgut, evtl. Farbskala anfordern, zusätzlich erforderlich Art.-Nr. 214 499,–

214 Einbaukonsole für Komfort-Liegesitz, Autotyp sowie zwei- oder viertürig, Baujahr angeben 69,–

Für die Zustellung eines Sitzes wird eine Versandkostenpauschale von 14 DM bis 20 DM erhoben, je nach Zone. Weitere Sitzausführungen lieferbar, Prospekte und Preisliste anfordern.

215 Brennenstuhl Kunststoff-Kabeltrommel-Garant, bestückt mit 50 m Kabel, 3 x 1,5 mm², 4 Steckdosen, Feststellbremse 62,50

216 Air-Press (Isolett) Regen- und Windabweiser für die Seitenscheiben, für Fahrzeuge mit Dreiecksfenster, Fahrzeugtyp und Baujahr angeben 36,50

217 Dito für Fahrzeuge ohne Dreiecksfenster, Fahrzeugtyp und Baujahr angeben 87,50

218 SKV-Windabweiser für das Schiebedach, anthrazit, für DB, Ford, Opel, BMW, VW-Audi und Peugeot, Fahrzeugtyp und Baujahr angeben 37,–

219 Kamei Türablageschalen, 530 mm, mit Fach für Limonadendose, schwarz, Paar 16,50

220 Kamei Türablageschalen, 380 mm, schwarz oder braun, Paar 12,–

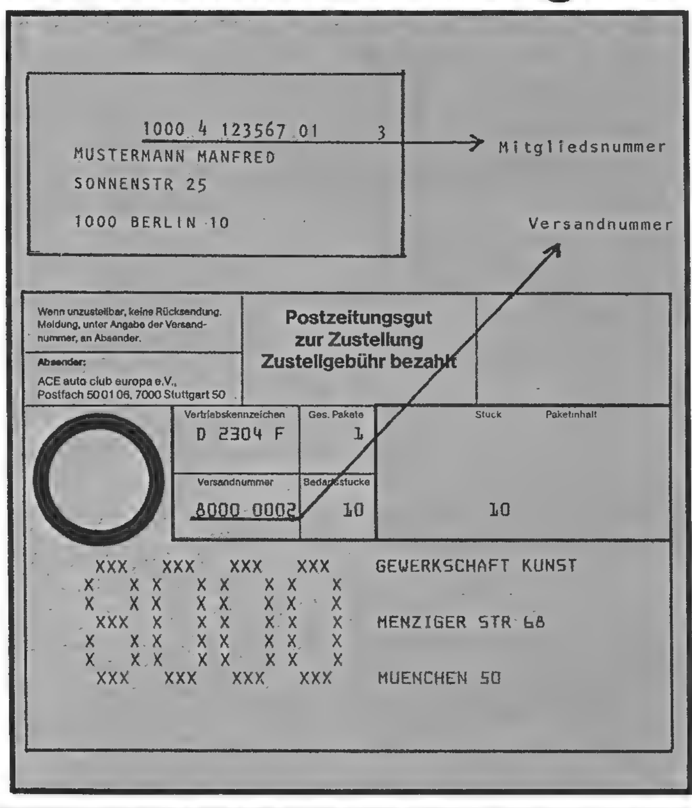
221 Kamei Dosenboy, Kunststoff, schwarz, Gewicht ca. 650 g, rutschfest 8,50

222 Kamei Cassettenboy, Kunststoff, schwarz, für 6 Musikkassetten, Gewicht ca. 700 g, rutschfest 11,50

224 Halogen-Nebelscheinwerfer-Set, Hella 144, 12 V, runde Ausführung, verchromtes Gehäuse, komplett mit Kabelsatz, Schalter, Relais und H-3-Glühbirnen 119,–

Warum uns Ihre richtige Anschrift so wichtig ist!

Keine Anschrift für den Versand Ihrer Clubzeitschrift ACE Lenkrad wird heute noch mit der Schreibmaschine oder gar von Hand geschrieben. Vielmehr erstellt der Computer alle Etiketten automatisch. Was er jedoch nicht auf Knopfdruck schafft, sind Adressenänderungen. Das kann er nur, wenn ihn unsere Kolleginnen und Kollegen richtig „füttern". Dazu brauchen wir Ihre Mithilfe. Bitte teilen Sie uns jede Adressenänderung umgehend mit und vergessen Sie nicht, die Mitgliedsnummer bzw. Versandnummer anzugeben. Sie finden beides auf den Lenkrad- bzw. Paketaufklebern. Oder noch besser: Aufkleber ausschneiden, auf Postkarte aufkleben, neue Adresse mit draufschreiben – und ab geht die Post an: ACE-Hauptverwaltung, Abteilung Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50. Besten Dank!



Anschriftenänderung

Mitgliedsnummer ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Name ______

bisherige Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ______

PLZ, Ort ______

neue Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ______

PLZ, Ort ______

Zustellpostamt ______

(Bitte einsenden an ACE-Hauptverwaltung, Abt. Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50)



Der ACE-Beitrag beträgt im Aufnahmejahr für jedes angefangene Quartal ein Viertel des Jahresbeitrages.

Aufnahme-Antrag

für den ACE Auto Club Europa e. V., Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50

		DM	DM
☐	**Gruppe 1**		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
☐	Gruppe 2		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämie:		
	Kraftfahrt-Pannenversicherung	10,–	
	Gruppenbeitrag	48,–	
☐	Gruppe 3		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Versicherungsprämien	60,–	60,–
	Gruppenbeitrag		98,–
☐	Gruppe 4		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs- Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Kraftfahrt-Pannenversicherung	10,–	
	Versicherungsprämien	70,–	70,–
	Gruppenbeitrag		108,–

Gewünschtes ankreuzen.

Die zur ordnungsgemäßen Erfüllung unserer Vertragsverhältnisse erforderlichen personenbezogenen Daten der Mitglieder werden in Dateien gespeichert. Die Einhaltung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes – BDSG – wird zugesichert.

Bitte deutlich und vollständig ausfüllen.

Ich beantrage ab ______ die Mitgliedschaft im ACE

Name ______ Vorname ______

Straße und Hausnummer ______

PLZ ______ Wohnort ______

geboren am ______ Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ______

Zum Abschluß der Versicherungen erteile ich die entsprechende Vollmacht. Gleichzeitig ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich zu Lasten meines bei untengenannten Geldinstitut geführten Kontos jeweils bei Fälligkeit den ACE-Beitrag gemäß Beitragsordnung mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Geldinstitut/ggf. Zweigstelle ______

PLZ ______ Ort ______

Konto-Nr. ______ Bankleitzahl ______

Ort und Datum ______ **Unterschrift** ______

Aufgenommen durch:

Name ______ Vorname ______

Straße und Hausnummer ______ PLZ ______ Wohnort ______

Geldinstitut ______ Konto-Nr. ______

Versicherungs-boykott für Ausländer?

Für jedes Kraftfahrzeug, das in der Bundesrepublik benutzt werden soll, muß eine wirksame Haftpflichtversicherung bestehen. Dies schreibt § 1 des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (PflVG) zwingend vor. Diesem gesetzlich verordneten Zwang des Halters eines Kraftfahrzeuges zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung entspricht die in § 5 Abs. 2 PflVG festgelegte Verpflichtung jedes im Gebiet der Bundesrepublik tätigen Versicherungsunternehmens, ein Kraftfahrzeug gegen Haftpflicht zu versichern. Nur ausnahmsweise, aus Gründen, die in § 5 Abs. 4 PflVG festgehalten sind, kann ein Versicherungsunternehmen einen ihm angetragenen Kfz-Haftpflichtversicherungs-Vertrag ablehnen. Im wesentlichen dann, wenn derjenige, der einen Versicherungsantrag einreicht, bereits einmal bei diesem Unternehmen versichert war und der zunächst bestehende Versicherungsvertrag wegen Prämienzahlungsverzug oder wegen Verletzung vorvertraglicher Anzeigepflicht oder aber nach Eintritt eines Schadenfalls gekündigt wurde. Sind die in § 5 Abs. 4 PflVG festgelegten Voraussetzungen nicht gegeben, *muß* ein Versicherungsunternehmen den Antrag auf Abschluß einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung annehmen, gleichgültig von wem er kommt.

Schon vor Jahren gab es Ärger, weil verschiedene große Versicherungen Anträge von Ausländern nicht annehmen wollten. Das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen hatte sich damals eingeschaltet und die Versicherungsunternehmen mit Nachdruck auf ihre Verpflichtung hingewiesen. Vor einigen Wochen hat die Allianz und die Colonia ihrer Außendienstorganisation strikt verboten, für den Abschluß von Kfz-Haftpflichtversicherungen durch Ausländer zu werben. Kein Allianz- oder Colonia-Mann darf also von sich aus bei einem Ausländer den Abschluß einer Kfz-Haftpflichtversicherung bei seiner Gesellschaft anbieten. Darüber hinaus aber wurden Richtlinien aufgestellt, die darauf hinauslaufen, dem Ausländer, der bei den beiden Gesellschaften sein Fahrzeug versichern will, die Lust hierzu gründlich zu vertreiben.

So dürfen lediglich Anträge auf Abschluß der Versicherung für ein Jahr entgegengenommen werden. Auch eine vorläufige Deckungszusage darf nicht erteilt werden. Außerdem muß der gesamte als Erstprämie zu zahlende Betrag sofort, bei Einreichung des Antrags, gezahlt werden. Die Annahme darf erst erklärt werden für einen Zeitpunkt, zwei Wochen nach Eingang des Antrags, wie § 5 Abs. 3 PflVG dies zuläßt. Die Schikane besteht also darin, daß derjenige Ausländer, der bei Allianz oder Colonia versichert sein will, mindestens für die Dauer von 14 Tagen ohne Versicherungsschutz ist. Er kann also abweichend von dem, was üblich ist, nicht sofort bei Antragstellung eine Doppelkarte erhalten und sein Fahrzeug zulassen. Er muß außerdem schon zu einem Zeitpunkt die volle Prämie zahlen, wo der Versicherungsschutz noch gar nicht gegeben ist.

Die Maßnahme richtet sich gegen jeden Ausländer, komme er aus der Türkei, Italien, der Schweiz, Österreich, Frankreich oder Schweden. Was steckt hinter dieser Maßnahme? Dahinter steht zunächst die Erfahrung der Versicherungsunternehmen: mit Ausländerverträgen ist vielfach ein wesentlich höheres Risiko verbunden als mit Versicherungsverträgen von Deutschen. Diese Erfahrung wurde gesammelt vor allem mit Angehörigen südlicher Nationen und dabei vor allem mit Türken. Hier soll es Unfallziffern geben, die deutlich höher liegen als bei Deutschen. Erklärungen hierfür werden unter der Hand weitergegeben. Einmal der Umstand, daß vor allem Türken häufig alte, billige Gebrauchtwagen kaufen, die nicht mehr in technisch gutem Zustand sind, daß solche Fahrzeuge überladen werden. Zu lange Fahrzeiten mit ein und demselben Fahrer auf der Fahrt von der Türkei oder in die Türkei und die anderen fremden Länder kommen hinzu.

So wie Allianz und Colonia das Problem jetzt lösen wollen, und wie es zuvor schon einige kleinere Unternehmen praktizierten, ist dies brutal, sieht abschreckend diskriminierend aus und ist auf jeden Fall unerfreulich, weil es einen bösen Schein schafft, der besser nicht gegeben wäre.

Von Versicherern ist zu hören, daß sie sich zu dieser Maßnahme erst entschlossen, als ihnen das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen jede andere Lösungsmöglichkeit verwehrt hatte. Die Versicherer hatten zunächst beantragt, ihnen einen Prämienzuschlag bei Ausländerrisiken zu gewähren. Bezogen auf den gegenwärtigen Zustand der Kfz-Haftpflichtversicherung erscheint dies bedenklich, weil die Tarifgestaltung beherrscht ist von dem Gedanken des Einheitstarifs. Das bedeutet, für jeden, der ein Fahrzeug gegen Haftpflicht versichern will, soll dies zum selben Geld beim selben Fahrzeug der Fall sein. Doch hat dies Prinzip schon Ausnahmen erlitten, die wirtschaftlich sehr bedeutsam sind, insbesondere durch die Sondertarife für die Angehörigen des öffentlichen Dienstes.

Die Versicherer hatten aber auch vorgeschlagen, jeden Ausländer dann zum normalen, deutschen Tarif zu versichern, wenn er eine Fahrprüfung ablege, so wie jeder Deutsche, der eine Fahrerlaubnis will. Daß dieser Gedanke vom Aufsichtsamt nicht akzeptiert wurde, erscheint unverständlich. Denn dann wäre nicht nur der jetzt gegebene Eindruck willkürlicher, brutaler Diskriminierung vermieden worden, sondern es wäre darüber hinaus im Interesse der Allgemeinheit möglicherweise ein Plus an Verkehrssicherheit zu gewinnen gewesen. Etwa dadurch, daß man gezielt für Türken, Griechen, Jugoslawen spezielle Führerscheinkurse eingeführt und sie durch entsprechende stoffliche Ausgestaltung dieser Kurse möglicherweise nicht nur in unser Verkehrsleben, sondern in unsere Gesellschaft etwas besser integriert hätte.

Wem also ist jetzt die gelbe Karte zu zeigen für den unzweifelhaft unbefriedigenden und unerfreulichen Zustand, wie er durch das Vorgehen von Allianz und Colonia, als den beiden größten in diesem Geschäft, geschaffen wurde, den Versicherern oder dem Aufsichtsamt?

W. Vogt

Gleichberechtigung oder Klassenkampf



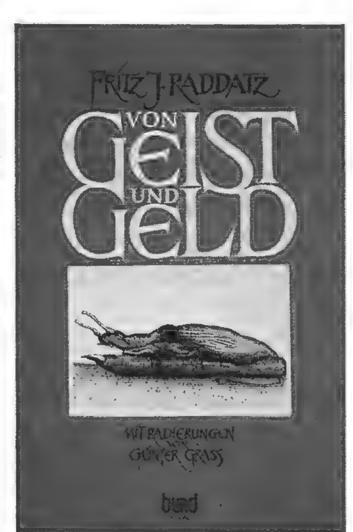
Heinz Oskar Vetter setzt Richtpunkte für die künftige gewerkschaftstheoretische Arbeit und begründet zugleich die Notwendigkeit gesellschaftspolitischer Veränderungen, zeigt Wege auf zu einer Demokratisierung der Gesellschaft, zu Strukturreformen im Interesse der Arbeitnehmer. Diese Zielsetzung bedingt, daß Heinz Oskar Vetter eine Fülle von Themenkomplexen abhandelt, u. a.: Mitbestimmung, Konzentration wirtschaftlicher Macht, Vermögenspolitik, das Recht auf Arbeit, Strukturpolitik, Investitionslenkung, Streik, Aussperrung, Humanisierung der Arbeit, Energiepolitik, Umweltschutz.
Zugleich geht der DGB-Vorsitzende auf die Neugestaltung des Grundsatzprogramms des Deutschen Gewerkschaftsbundes ein. Darüber hinaus entwickelt Heinz Oskar Vetter aus dieser Bestandsaufnahme Perspektiven für die Gewerkschaftspolitik der achtziger Jahre. Die Beiträge des DGB-Vorsitzenden dürften daher nicht nur für die fast acht Millionen Gewerkschaftsmitglieder von Bedeutung sein, sondern für jeden, der sich für die Zukunft unserer Gesellschaft interessiert.
Heinz Oskar Vetter, **Gleichberechtigung oder Klassenkampf** · Gewerkschaftspolitik für die achtziger Jahre · 1980. 192 Seiten, kartoniert 14,80 DM

Aussperrung

Michael Schneider zeigt in seiner Untersuchung schlüssig: Die Aussperrungen festigen die ohnehin schon privilegierte Position der Arbeitgeber noch zusätzlich und ermöglichen es dem Tarifkontrahenten, das Streikrecht der Gewerkschaften zu untergraben. Damit aber bedrohen sie sowohl die Aufgabe der Gewerkschaften, Motor des sozialen Fortschritts zu sein, als auch die Funktionsfähigkeit des Tarifsystems. Eben da gerät die Aussperrung in Widerspruch zum Grundrechte-Katalog und zum Sozialstaatsgebot unseres Grundgesetzes.
Michael Schneider, **Aussperrung** Ihre Geschichte und Funktion vom Kaiserreich bis heute · 1980. 276 Seiten, kartoniert 24,80 DM

Von Geist und Geld

Geldadel und Geistesadel, berühren sie einander, sehen sich doch nie ebenbürtig. Eine Mischung von Belauern; Verachten und Unterwürfigkeit prägt diesen Verkehr. Das Vermögen eines Bankiers ist nicht das Vermögen der Poesie: der Gegensatz von Geist zu Geld offenbart einen anderen, tieferen. Die Porträtskizze, die Fritz J. Raddatz von Heinrich Heine und seinem reichen Onkel entwirft, gilt diesem Gegensatz; ist



damit ein Essay über Macht und Ohnmacht der Literatur.
Das Buch ist bibliophil ausgestattet und eignet sich deshalb auch ausgezeichnet für Geschenkzwecke.
Fritz J. Raddatz, **Von Geist und Geld** · Heinrich Heine und sein Onkel, der Bankier Salomon · Eine Skizze · Mit sechs Radierungen von Günter Grass · 1980. 100 Seiten, gebunden 24,80 DM



Die bessere Hälfte

Antje Dertinger stellt Frauen vor, die sich für die Gleichberechtigung von Frau und Mann in besonderer Weise eingesetzt haben: Louise Otto-Peters, Clara Zetkin, Lily Braun, Emma Ihrer, Ottilie Baader, Marie Juchacz, Hildegard Wegscheider, Johanna Kirchner, Louise Schroeder, Herta Gotthelf, Elisabeth Selbert. Alles Frauen, die hier endlich ihrer Bedeutung entsprechend gewürdigt werden. Immer wieder blendet Antje Dertinger heutige Bestandsaufnahmen in die historischen Texte ein. Das Buch ist lesens- und nachdenkenswert für jede Frau und jedermann.
Antje Dertinger, **Die bessere Hälfte kämpft um ihr Recht** · Der Anspruch der Frauen auf Erwerb und andere Selbstverständlichkeiten · 1980. 248 Seiten, kart. 24,80 DM

Handbuch für den Arbeitnehmer

Die in 15 Auflagen bewährte und in Fachkreisen so beliebte „Arbeitsrechts- und Sozialfibel" wird ab der 16. Auflage unter dem Titel „Handbuch für den Arbeitnehmer" weitergeführt. Die inhaltliche Beschränkung auf das Sozialrecht im weitesten Sinne führt zu einer umfassenderen, eingehenderen und tiefgründigeren Abhandlung dieser Rechtsgebiete.
Die Neuauflage enthält die ab Januar 1980 geltenden Bezugszahlen in der Sozialversicherung und die neuen Tabellensätze beim Arbeitslosen-, Kurzarbeiter-, Schlechtwetter- und Unterhaltsgeld. Zahlreiche Beispiele verdeutlichen die Berechnungsvorschriften und die Anwendung der Tabellen. Gesetzgebung und Rechtsprechung sind bis 1. Januar 1980 berücksichtigt. Für Betriebsräte, Gehalts- und Lohnbuchhaltungen, Personalbüros sowie jeden interessierten Arbeitnehmer, ist das Handbuch ein unentbehrlicher Helfer.

Erich Weber/Walter Bitzer, **Handbuch für den Arbeitnehmer.** Sechzehnte, völlig neu bearbeitete Auflage · 1980. 272 Seiten, kartoniert 29,80 DM

Bestellcoupon

Hiermit bestelle ich
. . . Expl. **Gleichberechtigung oder Klassenkampf,** 14,80 DM
. . . Expl. **Aussperrung,** 24,80 DM
. . . Expl. **Von Geist und Geld,** 24,80 DM
. . . Expl. **Die bessere Hälfte . . .,** 24,80 DM
. . . Expl. **Handbuch für den Arbeitnehmer,** 29,80 DM
zuzüglich Versandkosten

Name
Vorname
Straße
PLZ, Ort
Datum Unterschrift

Bitte ausschneiden und einsenden an die Ihnen nächstgelegene
Bund-Buchhandlung
5000 Köln 21, Postfach 21 01 40,
6000 Frankfurt 1,
Wilhelm-Leuschner-Straße 69,
8000 München 2, Schwanthalerstr. 64

Mietwagen oder Nutzungsausfallentschädigung?

von Wolfgang Vogt



Wenn bei einem Unfall der eigene Wagen beschädigt wurde und in die Werkstatt muß, kann man für die Dauer der Reparatur einen Mietwagen nehmen. Die Frage ist nur, ob das wirtschaftlich sinnvoll ist. Einmal deshalb, weil Mietwagenkosten unter Umständen nicht voll vom Schädiger zu erstatten sind, zum anderen aber vor allem deshalb, weil Rechtsprechung und Versicherungen eine interessante Alternative bieten: Die Nutzungsausfallsentschädigung. Hier gibt es Geld ohne Risiko, in teilweise nicht uninteressanter Höhe.

Wer einem anderen Schaden zufügt ist verpflichtet, den Zustand herzustellen, der bestehen würde, ohne das schädigende Ereignis, § 242 BGB. Ohne den Unfall hätte der Geschädigte weiter sein Fahrzeug nützen können, er hat also nach dem Gesetz zunächst einmal einen Anspruch darauf, daß ihm ein Fahrzeug zur Nutzung während der Dauer der Reparatur oder der Ersatzbeschaffung eines anderen Fahrzeugs zur Verfügung gestellt wird. Bei der Zahl der Unfälle ist es nicht möglich, daß der Schädiger oder seine Versicherung jedem Geschädigten ein Leihfahrzeug zur Verfügung stellt. Daraus folgt das Recht des Geschädigten, sich – logischerweise bei einem Mietwagenunternehmen – für die Dauer der Nicht-Benutzbarkeit des eigenen Fahrzeugs einen anderen Wagen anzumieten. Der Schädiger ist dann verpflichtet Schadensersatz in Geld zu leisten, § 251 BGB, also die Mietwagenrechnung zu erstatten. Insoweit steht dem Geschädigten ein Schadensersatzanspruch gegenüber dem Schädiger und seinem Haftpflichtversicherer zu.

Schadensminderungspflicht

Nun erwächst aber dem Unfallgeschädigten aus dem zum Schaden führenden Unfall nicht nur das Recht, vom Schädiger Schadensersatz zu verlangen, sondern es erwächst ihm auch die Pflicht, den Schaden so niedrig wie möglich zu halten, § 254 Abs. 2 BGB. Diese für das gesamte Schadensersatzrecht sehr bedeutsame „Schadensminderungspflicht" bedeutet, daß nicht alles und jedes, was der Schädiger als Schaden ansieht vom Geschädigten auch wirklich zu ersetzen ist. Zu ersetzen sind vielmehr nur die Aufwendungen des Geschädigten, die wirtschaftlich vernünftig waren, die er im Zweifelsfall auch dann gemacht hätte, wenn nicht ein Dritter, sondern er selbst für den entstandenen Schaden aufzukommen hätte.

Gerade diese Verpflichtung, den Schaden zu mindern, ist bei der Inanspruchnahme eines Mietwagens und dem daraus abgeleiteten Anspruch auf Zahlung der Mietwagenkosten von besonderer Bedeutung. So steht die Rechtsprechung auf dem Standpunkt, daß Mietwagenkosten dann nicht erstattungspflichtig sind, wenn der Geschädigte nur wenige Kilometer täglich mit dem Mietwagen zurücklegt. Daraus kann sich ergeben, daß an einigen Tagen, wo der Mietwagen nicht benutzt wird, sondern – wie das eigene Fahrzeug – mehr oder weniger ungenutzt in der Garage steht, auf die Inanspruchnahme eines Mietwagens verzichtet werden muß. Auch der Anfall sehr hoher Mietwagenkosten, die einige 1000 Mark betragen, kann hier in aller Regel Schwierigkeiten bereiten. Wenn etwa eine Reparatur mehrere Wochen in Anspruch nimmt, ein Ersatzfahrzeug des unfallbeschädigten Typs kurzfristig nicht zu beschaffen ist, dann kann es billiger sein, sich einen Gebrauchtwagen zu kaufen und ihn bei Abschluß der Reparatur oder bei Lieferung des Ersatzfahrzeugs wieder zu verkaufen.

Wird das über mehrere Wochen gefahrene Ersatzfahrzeug mit Verlust wieder abgegeben, um das nun reparierte oder bestellte Fahrzeug zu übernehmen, so übernimmt in der Regel die ersatzpflichtige Versicherung den dabei anfallenden Wertverlust.
In der Rechtsprechung ergaben sich auch immer wieder Probleme, daß jemand unmittelbar vor Antritt einer Urlaubsreise oder auf der Urlaubsreise einen Schaden erlitt und nun einen Mietwagen in Anspruch nahm, wobei sehr hohe Kosten mit mehreren 1000 Mark anfielen. Hier wird die ersatzpflichtige Versicherung typischerweise einwenden, es hätte ein Mietwagen nicht genommen werden dürfen, sondern die Urlaubsreise hätte mit der Bahn durchgeführt werden müssen. In der Rechtsprechung ist der Fall nicht einheitlich gelöst. Es gibt Entscheidungen, die vollen Ersatz von Mietwagenkosten zusprechen ebenso, wie solche, in denen dies nicht geschieht.

Durch den Unfall soll kein Vorteil entstehen

Ein weiterer, das Schadensersatzrecht beherrschender Grundsatz ist der, daß durch den Unfall dem Geschädigten kein unangemessener Vorteil entstehen soll. Auch dieses Problem wird wieder akut, wenn ein Mietwagen in Anspruch genommen wird. Dadurch nämlich, daß nicht das eigene, sondern ein fremdes Fahrzeug, das Mietfahrzeug, gefahren wird, erspart sich der Geschädigte Aufwand, den er gehabt hätte, wenn er sein eigenes Fahrzeug benutzt hätte. Der Geschädigte erspart sich den Verschleiß von Reifen, den Verbrauch von Öl, die Abnutzung des Fahrzeugs. Das sind Umstände, die sich kostensparend auswirken und einen Vorteil darstellen, der sich im Sinne des Schadensersatzrechts als unangemessen darstellt. Der Schädiger hat daher diesen Vorteil auszugleichen, es findet eine sogenannte Vorteilsausgleichung statt.
Da beim Mietwagen der Vorteil in der Ersparnis eigener Aufwendungen für das eigene Fahrzeug besteht, ist der Geschädigte und dessen Versicherer berechtigt, auf die Mietwagenrechnung einen Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten vorzunehmen. In der Praxis der Gerichte und der Schadensregulierung mit Versicherungen hat sich ein Satz von 15% der Mietwagenkosten als üblicher Abzug herauskristallisiert, der sich bei besonders hoher Fahrleistung allerdings auch auf 20% erhöhen kann.
Bei Anmietung eines Autos muß man also immer damit rechnen, daß 15 Prozent der Kosten nicht erstattet werden.

Das Mithaftungsrisiko

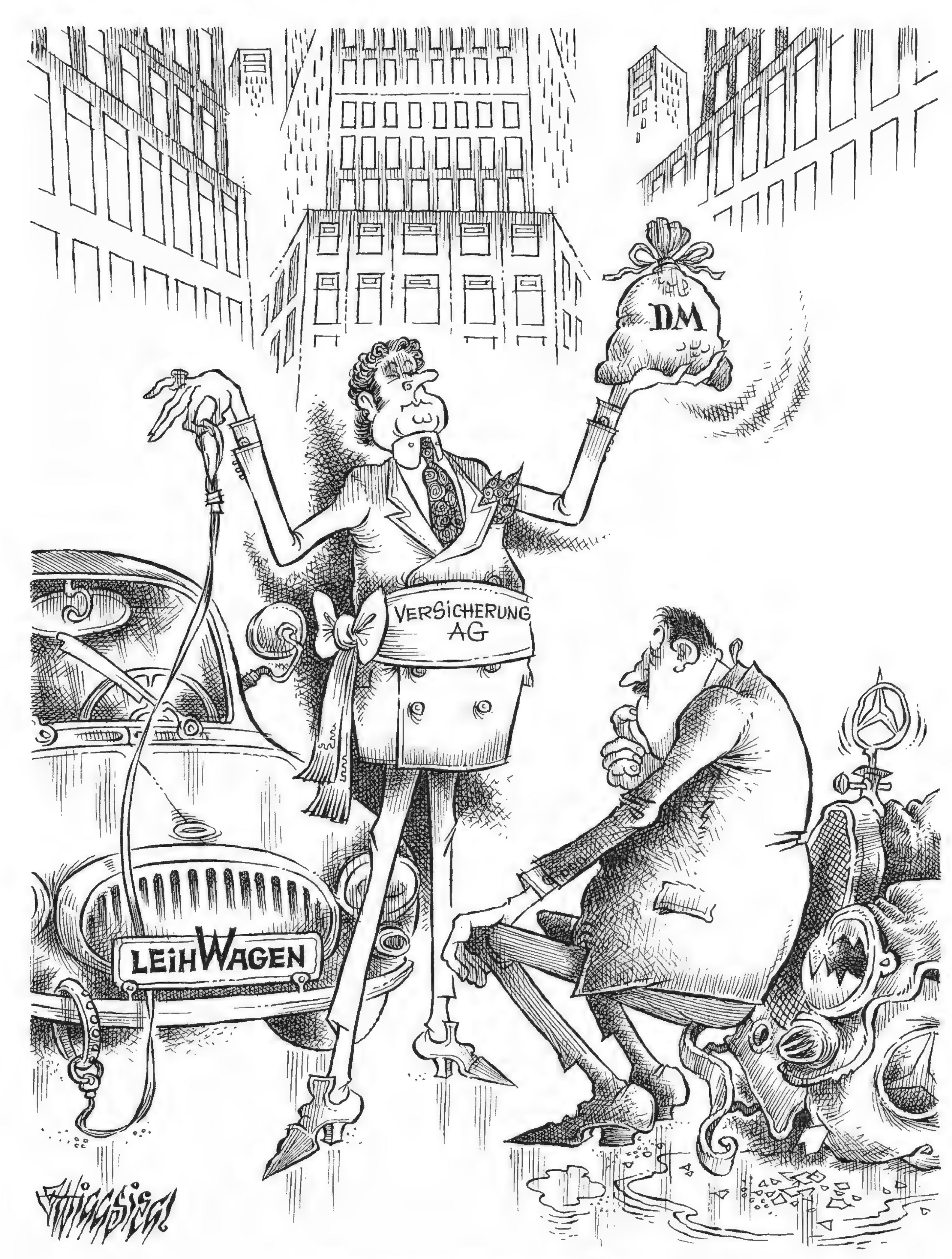
Weil die Versicherung des Schädigers Schadensersatz nur durch Geldleistung schuldet, muß der Geschädigte von sich aus ein Mietfahrzeug anmieten, wenn er eines will. Das bedeutet, daß der Geschädigte dem Vermieter zunächst einmal das schuldet, was nach den Vereinbarungen zu zahlen ist. Die Zahlungspflicht des Geschädigten gegenüber dem Vermieter ist also unabhängig davon, was der ersatzpflichtige Versicherer schließlich für Mietwagen und seine Nebenkosten zahlt.
Der Umfang dessen, was man als Geschädigter dem Mietwagenunternehmen schuldet, kann aber nicht nur verschieden sein von dem Betrag, den die Versicherung zahlt, weil die Versicherung einen Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten vornimmt. Der Umfang kann vor allem deshalb sehr stark unterschiedlich sein, weil der Versicherer einen Mithafteinwand erhebt, also geltend macht, der Geschädigte sei für den Schaden mitverantwortlich. Diese Mitverantwortlichkeit braucht nicht zu bedeuten, daß den Geschädigten ein Mitverschulden am Unfall trifft. Sie kann sich darauf beschränken, daß es dem Geschädigten nicht möglich ist, den sogenannten Unabwendbarkeitsbeweis zu führen, also zu beweisen, daß für ihn der Unfall auch bei Aufwendung der größten Sorgfalt nicht vermeidbar war. Die Frage, ob voller Schadensersatz zu erhalten ist oder nicht, ist also in vielen Fällen eine reine Beweisfrage. Gerade diese Beweissituation ist aber unmittelbar nach dem Unfall, dann, wenn typischerweise die Entscheidung über die Anmietung eines Fahrzeugs getroffen wird, oft nicht einwandfrei zu übersehen.
Wenn sich also ergibt, daß der Geschädigte nicht in vollem Umfang Schadensersatz erhalten kann, daß ihm z. B. ein Mithafteinwand in Höhe von 30% des Schadens entgegengehalten wird, dann bedeutet dies, daß der Geschädigte im Endeffekt auch 30% der Mietwagenkosten und gegebenenfalls noch den Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten von 15% zu tragen hat. Unter dem Strich kann dies bedeuten, daß die Ersatzleistung des Versicherers deutlich hinter dem zurückbleibt, was der Geschädigte dem Mietwagenunternehmen zu zahlen hat. Es zeigt sich jetzt – manchmal für den Geschädigten überraschend – daß mit der Anmietung eines Fahrzeugs nach einem Unfall ein erhebliches wirtschaftliches Risiko verbunden sein kann, das im Einzelfall zu einer erheblichen Belastung führt. Bedenkt man nun, daß sich diese Belastung damit addieren kann, daß auch hinsichtlich des Fahrzeugschadens nicht 100 % Ersatz zu erhalten ist, so zeigt dies, daß die Anmietung eines Fahrzeugs sehr gut überlegt werden muß.

Mietwagenabkommen

Um dem Geschädigten einen Teil der Risiken abzunehmen, die aus der Anmietung eines Fahrzeugs kommen und manches in der Abwicklung etwas einfacher zu machen, hat der Verband der Kfz-Versicherer – der HUK-Verband – seinen Mitgliedsunternehmen den Abschluß einer Vereinbarung mit einzelnen Mietwagenunternehmen empfohlen. Wir hatten über dieses Abkommen schon einmal berichtet in Lenkrad 6/79. So wie damals angekündigt und wie es in anderer Form schon einmal bestanden hatte, als Abkommen zwischen dem Zentralverband der Versicherer und dem Zentralverband der Mietwagenunternehmen, ist es nicht zustande gekommen. Es bleibt jetzt jedem einzelnen Versicherer offen, mit einzelnen Mietwagenunternehmen ein solches Abkommen zu schließen. Wer also bei einem bestimmten Mietwagenunternehmen ein Fahrzeug anmieten will, der sollte sich tunlichst vergewissern, ob dieses Mietwagenunternehmen mit dem im Einzelfall ersatzpflichtigen Haftpflichtversicherer ein solches Abkommen geschlossen hat oder nicht.
Ist ein solches Abkommen in Kraft, dann kann man sich den Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten sparen, wenn man ein Fahrzeug einer kleineren Klasse anmietet, als es das unfallbeschädigte eigene Fahrzeug ist. In einer Anlage zu diesem Abkommen (s. Tabelle auf Seite 71) sind alle gängigen Fahrzeugmodelle erfaßt, nicht erfaßte Fahrzeuge können eingeordnet werden über den Grundpreis eines Neufahrzeugs (Preis ohne Zubehör). Von Bedeutung ist der Vergleich der sogenannten Preisgruppe mit der Mietwagengruppe. In der Preisgruppe ist zunächst das eigene, unfallbeschädigte Fahrzeug zu finden und es ist dann festzustellen, welches die zugehörige Mietwagengruppe ist. Sucht man die passende, in der Liste ausgewiesene Mietwagengruppe, wird auf einen Abzug für ersparte Eigenbetriebskosten verzichtet. In den meisten Fällen entfällt der Abzug schon, wenn man eine Klasse niedriger anmietet. Interessanterweise ist dies jedoch nicht der Fall bei den Preisgruppen 5 bis 7, in der die meisten Mittelklassefahrzeuge eingeordnet sind. So kann sich z. B. der Besitzer eines unfallbeschädigten Opel Ascona 2,0 (Preisgruppe 4) ohne Gefahr des Abzugs einen Opel Ascona 1,2 bis 1,9 anmieten (Mietwagengruppe 3). Wer aber z. B. einen Audi 100 S fährt (Preisgruppe 7), kann ohne Abzug lediglich einen Audi 80 S bis GLS anmieten (Mietwagengruppe 5).

Nebenkosten, insbesondere Zustell- und Abholkosten, Haftungsbefreiung oder Kaskoversicherung und Insassen-Unfall-Versicherung, werden pauschal mit 10 DM pro Tag abgegolten. Das reicht schon bei Mittelklassefahrzeugen allenfalls noch aus, um die Haftungsbefreiung abzudecken, aber z. B. nicht die Kosten einer Insassen-Unfall-Versicherung.

Deshalb, aber auch allgemein, sollte man sich tunlichst überlegen, welche Versicherungen beim Mietwagenunternehmen abgeschlossen werden sollen. Insassen-Unfall-Versicherung z. B. ist nach der Rechtsprechung vom eintrittspflichtigen Haftpflichtversicherer nur zu erstatten, wenn auch für das unfallbeschädigte Fahrzeug eine Insassen-Unfall-Versicherung bestand. Kosten einer Haftungsbefreiung oder der Kaskoversicherung sind nur dann in voller Höhe zu ersetzen, wenn auch für das unfallbeschädigte Fahrzeug eine Kaskoversicherung bestand, sonst nur die Hälfte. Es ergibt sich hier ein weiteres Risiko, daß man möglicherweise nicht vol-



»Der Denker« (Nicht von A. Rodin)

len Ersatz dessen erhält, was man dem Mietwagenunternehmen zu zahlen hat.

Risikolose Nutzungsausfallsentschädigung

Mit der Inanspruchnahme eines Mietwagens können sich Probleme und in verschiedener Hinsicht Ärger ergeben. Es kann schließlich zu einer unerwünschten Zahlung des Geschädigten kommen. Solchen Schwierigkeiten, solchem möglichen Ärger und zusätzlicher finanzieller Belastung geht man aus dem Weg, wenn man sich entscheidet, keinen Mietwagen in Anspruch zu nehmen.
Dann hat man nach der Rechtsprechung und gefestigter Regulierungspraxis Anspruch auf Zahlung einer Nutzungsausfallsentschädigung. Denn dadurch, daß man für die Anschaffung und den Unterhalt des unfallbeschädigten eigenen Fahrzeugs Aufwendungen erbracht hat, soll man auf jeden Fall entschädigt werden. Wie diese Beträge festzusetzen sind, wurde errechnet in einer von den Herren Danner und Sanden aufgestellten Tabelle, die – auch nach der Rechtsprechung des BGH – heute praktisch allein die Grundlage der Zahlung von Nutzungsausfallsentschädigung ist. Es ergibt sich, daß teilweise recht beachtliche Summen für den Ausfall des eigenen Fahrzeugs gezahlt werden.
Natürlich wird auch der Anspruch auf Nutzungsausfallsentschädigung gegebenenfalls gekürzt, wenn ein berechtigter Mithafteinwand zu erheben ist. Nur wirkt sich dies dann nicht als zusätzliche finanzielle Belastung des Geschädigten in der Form aus, daß er trotzdem eine Zahlung an das Mietwagenunternehmen zu erbringen hat. Der Geschädigte erhält in diesem Fall einfach etwas weniger ausbezahlt, als es bei voller Haftung der Fall wäre.

Wirkliche Nichtbenutzbarkeit

Nur zwei Voraussetzungen müssen auf jeden Fall gegeben sein, wenn ein Anspruch auf Zahlung von Nutzungsausfallsentschädigung begründet sein soll. Einmal muß der Geschädigte den Willen gehabt haben, während der Zeit, in der er nicht über sein unfallbeschädigtes Fahrzeug verfügen kann, es zu benutzen. Zum anderen muß er die Möglichkeit gehabt haben, es während dieser Ausfallzeit zu benutzen. Wer wegen unfallbedingter Verletzungen ein Fahrzeug nicht fahren kann, der hat keine Nutzungsmöglichkeit.
Wer den Unfall zum Anlaß nimmt, sich ein Ersatzfahrzeug zu kaufen, sei es neu oder gebraucht und deshalb schon nach kürzerer Zeit als bei Durchführung einer Reparatur wieder ein Fahrzeug zur Verfügung hat, der kann nur für die Zeit des effektiven Ausfalls eines Fahrzeugs Zahlung von Nutzungsausfallentschädigung verlangen, nicht aber für die theoretisch von einem Sachverständigen bestimmte Dauer der Reparatur.
Dafür, daß die Nutzung des unfallbeschädigten Fahrzeugs während einer ganz bestimmten Zeit nicht möglich war, obwohl sie gewollt war, verlangen die Versicherungen rigoros einen Nachweis. Dieser Nachweis wird typischerweise dadurch geführt, daß eine Reparaturrechnung vorgelegt wird (bei Reparaturschaden) oder dadurch, daß ein Ersatzfahrzeug zugelassen wurde (bei Totalschaden). Der Nachweis kann – z. B. bei Eigenreparatur – auch dadurch geführt werden, daß die Bestätigung eines Zeugen vorgelegt wird, aus der sich ergibt, daß der Geschädigte während einer bestimmten Zeit die Reparatur durchführte.
Wenn allerdings ein Versicherer diesen Nachweis verlangt, dann sollte man sich nicht auf lange Diskussionen einlassen, man sollte diesen Nachweis führen. Tut man es nicht, wird man nämlich auch vor Gericht nicht recht bekommen.
Vergleicht man so die relativ einfachen Voraussetzungen des Anspruchs auf Zahlung von Nutzungsausfallsentschädigung mit den Risiken, die mit der Geltendmachung von Mietwagenkosten immer verbunden sind, so wird man verstehen, daß die Geltendmachung von Nutzungsausfallsentschädigung unter Verzicht auf den Mietwagen für den Geschädigten in aller Regel einfacher und risikolos ist. Einen Mietwagen sollte daher in wohlverstandenem Eigeninteresse nur nehmen, wer ein Fahrzeug während der Reparatur oder für die Dauer der Ersatzbeschaffung wirklich benötigt oder aber der, dem es letztlich gleichgültig ist, ob er einen Teil seiner Mietwagenkosten selbst zu tragen hat.

Hier einige Beispiele für die Wahl des Mietwagens ohne Abzug:

Preisgruppe (Neupreis des Basismodells)	zugehörige Fahrzeugmodelle	Mietwagengruppe	durchschn. Grund-/km-Preis in DM
1 **(bis 9500 DM)**	Austin: Innocenti, Mini; Citroen: 2CV, Diane 6; Fiat: 126/127; Mazda: 1000/1300; Renault: R 4; VW: Polo, Käfer 1200/1300	1	**37,18/0,30**
2 **(9501–10500 DM)**	Audi: 50; Datsun: Cherry, 120 Y; Fiat: 125 P, 128; Ford: Escort, Fiesta; Honda: Civic; Opel: Kadett; Peugeot: 104, 204 GL/GL Kombi: Renault: R 5/R 5 TL, R 6 L/TL; VW: Golf, Derby, Polo LS/GLS, Käfer Aut	1	**44,30/0,35**
3 **(10501–12500 DM)**	Audi: 80 1,3; Citroen: GS; Datsun: Sunny; Ford: Escort 1,6, Fiesta 1,3, Taunus 1,3/1,6; Lada: 1600 L/LS; Mazda: 616, 818 1,3/1,6; Mitsubishi: Lancer GL/GLA, 1600 GSR; Opel: Kadett 1,6, Ascona 1,2/1,6/1,9; Peugeot: 104 S/104 ZS, 204 D, 304 S Coup; Renault R 12 L/TL, R 14 TL/GTL; Chrysler Simca: Horizon; Toyota: Corolla 1,2; VW: Golf S/D, Passat 1,3	2	**52,72/0,42**
4 **(12501–14000 DM)**	Chrysler Simca: Horizon GLS; Datsun: 1600 (160), 180 B; Fiat: 131 1,6; Honda: Accord 1,6; Mazda: 626; Mitsubishi: Galant 1,6; Opel: Ascona; Peugeot: 304; Renault: R 12 TS, R 16 L, R 18 TL; Toyota: Carina TL/Kombi, Corolla 1,6; Triumph: Spitfire; VW: Passat (75 PS), Scirocco	3	**60,42/0,49**
5 **(14001–15500 DM)**	Audi: 80 S/LS/GLS; Chrysler: 1609/1610; Ford: Taunus 2,0, Taunus 1,6/2,0 Aut., Taunus Tunier 1,6/2,0, Capri 1,6/2,0, Escort RS 2,0, Granada 1,7/2,0; Mazda: 929/929 Coupé; Mitsubishi: Galant 2,0; Opel: Ascona 1,9/2,0 Aut, Diesel, Manta 1,3/1,6/1,9, Rekord 1,7/1,9/2,0; Peugeot: 305 SR; Renault: R 15, R 17; Toyota: Corona 2,0; VW: Passat (85 PS), Scirocco S/LS/GL (85 PS)	3	**63,23/0,51**
6 **(15501–17500 DM)**	Audi: 80 S/LS/GLS; Chrysler: 1509/1510; Ford: Taunus 2,0, Taunus 1,6/2,0 nada Turnier 1,7/2,0; Opel: Rekord Aut., Rekord Caravan, Manta 2,0; Renault: R 16 TX; Toyota: Cressida, Celica GT 1,6; Volvo: 242 L; VW: Golf GTI, GLS 1,5 Cabrio	4	**70,72/0,58**
7 **(17501–20000 DM)**	Audi: 100 S/LS/GLS m/o Aut., 100 Avant L/GL/GLS/L 5 S/GL 5 S; BMW: 316/318 Aut., 320, 518; Citroen: CX 200, CX 2200 D; Ford: Capri 2,3/Ghia 2,3, Granada 2,3; Peugeot: 504/Aut./Break, 504 D	5	**74,98/0,60**
8 **(20001–23000 DM)**	Audi: 100 5 E; BMW: 320 Aut., 323 i, 520; Citroen: CX 2400/CX 2500 D; Daimler Benz: 200/230 m/o Aut., 200 D/220 D/240 D; Renault: R 30 TS; Volvo: 244 L/GL/DL	7	**88,81/0,71**
9 **(23001–29000 DM)**	Audi: 100 CD 5 S/CD 5 E; NSU: Ro 80; BMW: 525/528/528 i, 2500/2800, 520 Aut., Daimler Benz: 230 T/250 T, 250/230 C, 300 D/300 TD, 280; Ford: Granada Ghia 2,3/2,6/2,8/Aut.; Opel: Monza, Senator 2,8/3,0/3,0 E, Admiral; Peugeot: 604; Volvo: 245 GL/DL, 264 GL/GLE	8	**103,79/0,81**
10 **(29001–38000 DM)**	BMW: 728/730/733 i, 728/730 Aut.; Daimler Benz: 280 Aut., 280 C/280 CE, 280 S/280 E; Opel: Senator 3,0 CD; Porsche: 911/924	9	**121,47/0,96**
11 **(38001–50000 DM)**	BMW: 630 CS/633 CSI m/o Aut.; Daimler Benz: 280 SL/SLC, 350 SE, 350 SL, 450 SE; Porsche: Carrera, 911 SC	10	**143,52/1,13**
12 **(50000 DM und mehr)**	BMW: 635 CSI; Daimler Benz: 450 SL/SLC, 450 SEL 6,9, 450 SLC 5,0; Porsche: 928, Turbo 930	11	**–/–**

Das ist passiert:

Ein Angestellter hatte sich bei einem Händler einen Neuwagen gekauft. Es wurde vereinbart, daß auf den Preis des Neuwagens ein Teilbetrag von 2700 DM zunächst offenbleiben sollte. Dafür gab der Neuwagenkäufer dem Händler seinen gebrauchten Pkw. Vereinbart wurde, daß der Händler dies Fahrzeug „in Kommission" verkaufen sollte, daß aber nach Ablauf einer Frist von 6 Monaten das Fahrzeug in das Eigentum des Händlers übergehen sollte, wenn es bis dahin nicht verkauft sein würde.

In der Folgezeit ergaben sich bei dem Neuwagen erhebliche Mängel, die schließlich dazu führten, daß der Käufer Wandelung des Kaufvertrags über den Neuwagen erklärte. Unter Berücksichtigung einer gewissen Nutzungsentschädigung dafür, daß er mit dem Fahrzeug etliche 1000 km zurückgelegt hatte, verlangte er Rückzahlung des vollen Kaufpreises, also auch des Teils, hinsichtlich dessen der Gebrauchtwagen in Kommission gegeben worden war.

Das ist die Frage:

Wenn der Kaufvertrag über einen Neuwagen durch Wandelung rückgängig gemacht wird, kann dann – unter Berücksichtigung einer Nutzungsentschädigung – der volle Kaufpreis zurückverlangt werden, wenn hinsichtlich eines Teilbetrags ein Gebrauchtwagen „in Kommission" gegeben wurde?

Das ist die Antwort:

Die Antwort hängt davon ab, ob der in Kommission gegebene Gebrauchtwagen im Zeitpunkt der Wandelung verkauft war oder nicht.

War der Gebrauchtwagen bei Wandelung des Neuwagenkaufs, aber vor Beendigung des Kommissionsvertrags (häufig 6 Monate) noch nicht weiter verkauft, so hat der Neuwagenkäufer bei Rückabwicklung des Kaufvertrags **nicht** die Möglichkeit den vollen Kaufpreis zurückzuverlangen. Er erhält vielmehr lediglich den Teil des Kaufpreises zurück, den er effektiv bezahlt hat – vermindert um Nutzungsentschädigung. Er muß dazuhin unter Verrechnung des ursprünglich vereinbarten Betrags seinen Gebrauchtwagen zurücknehmen.



Ist der Gebrauchtwagen vom Händler zwischenzeitlich verkauft, kann der Neuwagenkäufer Rückzahlung des für den Gebrauchtwagen angesetzten Kaufpreisteils fordern. Das gilt auch, wenn der Kommissionsvertrag bereits abgelaufen war und der Wagen nach einer entsprechenden Abrede damit in das Eigentum des Händlers übergegangen war.

Der Händler hat im übrigen als Kommissionär gemäß §§ 400 ff HGB (Handelsgesetzbuch) das Recht selbst in den Kommissionsvertrag einzutreten, das Fahrzeug also noch während des Laufs des Kommissionsvertrags zu erwerben. Das wird der Händler tun, wenn der Gebrauchtwagen für einen interessanten Preis abgegeben wurde. In diesem Fall kann der Neuwagenkäufer wiederum Zahlung des gesamten Kaufpreises verlangen, er kann nicht Rückzahlung eines Kaufpreisteils und Rückgabe des gebrauchten Wagens verlangen.
(BGH, Urteil vom 28. 5. 80 – VIII ZR 147/79)

Das ist passiert:

Vogel hatte an Adam einen Gebrauchtwagen verkauft und dabei fälschlicherweise zugesichert, dieser sei unfallfrei. Adam verkaufte den Wagen nach wenigen Wochen weiter an Konrad. Dieser veräußerte ihn seinerseits nach rund sechs Monaten weiter an Busch. Busch stellte durch Zufall fest, daß das Fahrzeug einen sehr schweren Unfallschaden gehabt haben mußte. Er verlangte daraufhin von Konrad Rückgängigmachung des Kaufvertrags, was dieser, der Unfallfreiheit zugesichert hatte, akzeptierte. Adam erklärte Konrad, er habe von dem Unfall nichts gewußt, es konnte festgestellt werden, daß Vogel der unredliche Verkäufer war. Daraufhin trat Adam alle ihm aus dem Kaufvertrag zustehenden Ansprüche an Konrad ab. Es wurde durch Sachverständigengutachten festgestellt, daß Adam 3500 DM an Reparaturkosten hätte aufwenden müssen. Konrad verlangte von Vogel Schadenersatz.

Das ist die Frage:

Kann bei einer Kette von Gebrauchtwagenverkäufen ein späterer Käufer vom ersten Verkäufer Schadenersatzansprüche wegen Täuschung über Unfallfreiheit (oder andere zugesicherte Eigenschaften) verlangen und, wenn ja, in welcher Höhe?

Das ist die Antwort:

Wer beim Gebrauchtwagenkauf über eine wesentliche Eigenschaft des Fahrzeugs, die vom Verkäufer ausdrücklich zugesichert wurde, getäuscht wurde, kann Rückgängigmachung des Kaufs, Minderung des Kaufpreises oder Schadenersatz verlangen. Das ist zunächst allerdings nur möglich im Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer, den beiden durch einen Vertragsabschluß verbundenen Personen. Wandelung und Minderung können dazuhin lediglich innerhalb der gesetzlichen Gewährleistungsfrist von sechs Monaten verlangt werden. Wenn bei einer Kette von Verkäufen der Mangel einer zugesicherten Eigenschaft erst von einem späteren Käufer entdeckt wird, können sich Komplikationen ergeben, weil der letzte Verkäufer keine direkten vertraglichen Ansprüche gegenüber dem ersten Verkäufer hat und dazuhin die Gewährleistungsfrist aus dem ersten Kaufvertrag in aller Regel abgelaufen ist.

In solchem Fall hilft dann nur die Geltendmachung eines Schadenersatzanspruchs wegen arglistiger Täuschung, letztlich wegen Betrugs. Getäuscht wurde nun aber nicht der letzte Verkäufer vom ersten, sondern der erste Käufer vom ersten Verkäufer. In dieser Situation kann dem letzten Verkäufer doch geholfen werden, wenn der erste Käufer ihm zustehende Schadenansprüche gegenüber dem ersten Verkäufer abtritt. Dann kann der letzte Verkäufer, der das Fahrzeug zurückzunehmen hatte mangels zugesicherter Eigenschaft, gegenüber dem ersten Verkäufer einen Schadenersatzanspruch wegen arglistiger Täuschung geltend machen.

Der Schaden, den der erste Käufer dadurch erlitten hatte, daß er ein unfallbeschädigtes Fahrzeug erwarb, besteht nun aber nach inzwischen gesicherter Rechtsprechung nicht etwa darin, daß er ein Unfallfahrzeug erwarb, was allein ihm die Möglichkeit gäbe gegen Rückgabe des Fahrzeugs den Preis zurückzuverlangen, den der erste Käufer gezahlt hat. Der Schaden, den der erste Käufer erlitt, bestimmt sich vielmehr danach, ob der unfallbeschädigte Wagen zu einem diesem Umstand gerecht werdenden oder zu einem im Hinblick hierauf überhöhten Preis gekauft wurde. Die Differenz zwischen dem angemessenen und dem überhöhten Preis ist als Schaden anzusehen. Ein Schaden kann dem ersten Käufer aber weiter dadurch entstanden sein, daß er Reparaturaufwendungen machen mußte oder jedenfalls machen müßte, um das Fahrzeug in einen Zustand zu versetzen, der – soweit möglich – dem eines unbeschädigten Fahrzeugs entspricht.

Wenn also der erste Käufer ihm zustehende Schadenersatzansprüche an einen späteren Käufer abtritt, so kann dieser nicht Rückzahlung des vom ersten Käufer gezahlten Kaufpreises, sondern lediglich entweder die Differenz zwischen dem überhöhten zum angemessenen Kaufpreis oder/und den Betrag verlangen, der für eine Reparatur aufzuwenden ist, um das Fahrzeug in einen einwandfreien Zustand zu versetzen.

In unserem Beispielsfall bedeutet dies, daß Konrad von Vogel lediglich Zahlung geschätzter Reparaturkosten in Höhe von 3500 DM verlangen kann.
(OLG Karlsruhe, Beschluß vom 4. 1. 80 – 3 Ss 296/79)

Nachts sind nicht alle Katzenaugen gleich

Radfahrer sind auf unseren Straßen immer noch besonders gefährdet. Über 1100 mußten im letzten Jahr durch Unfälle ihr Leben lassen. Deshalb sollte dem Radfahrer seine eigene Sicherheit besonders am Herzen liegen.
Das Fahrrad ist das langsamste und kleinste Verkehrsmittel. Das bedeutet für den Radfahrer nicht nur sehen, sondern vor allem gesehen werden.
Ist Radfahren tagsüber in unseren Städten fast schon ein Glücksspiel, so wird es nachts zum russischen Roulett. Denn nachts sind alle Katzen grau und auch die meisten Fahrräder. Wer da nicht auf eine exakte Beleuchtung achtet, kommt leicht unter die Räder.
Daß beim Fahrrad nicht nur Scheinwerfer, Rücklicht und Pedalrückstrahler ausreichen, haben einige Radfahrer schon erkannt.
Zunehmend sieht man an den Speichen der Räder Reflektoren, die das Fahrrad von der Seite erkennbar machen. Besonders im Kreuzungsverkehr kommen sie zur Geltung. Hauptsächlich werden im Handel zwei Typen angeboten, die „Banane“ und die Rundreflektoren.
Von der Funktion her erfüllen alle den gleichen Zweck: Sie reflektieren einfallendes Licht. Eigentlich unterscheiden sie sich nur durch die Form und trotzdem wird es beispielsweise die „Banane“ bald nicht mehr geben. Denn ab 1. Januar 1981 dürfen nur noch jene Speichen-Katzenaugen verkauft werden, die eine Bauartgenehmigung nach der Straßenverkehrsordnung haben. Und diese Genehmigung schreibt eindeutig vor, daß Speicherreflektoren unter anderem an zwei Speichen befestigt sein müssen. Da die „Banane“ aber nur an einer Speiche befestigt wird, darf sie ab nächstem Jahr nicht mehr im Handel sein.
Wer jetzt schon einen Ein-Speichen-Reflektor benützt, kann ihn natürlich auch weiterhin verwenden. Das Lichttechnische Institut in Karlsruhe sagte aber auf Anfrage, daß nur jene Reflektoren wirklich Schutz bieten, die auch das Prüfzeichen hätten. „Statt manchen Reflektoren könnte man sich auch einen Bierdeckel zwischen die Speichen stecken“, so ein Sprecher des Instituts.
Wer sich jetzt Reflektoren für sein Fahrrad kauft, sollte darauf achten, geprüfte zu erhalten. Wichtige Voraussetzung: Die Reflektoren müssen an zwei Speichen zu befestigen sein. Übrigens, ab 1. Januar 1982 gehören sie zur Ausstattungspflicht neuer Fahrräder.

Fahrrad im Kofferraum: mehr Schutz für das Gepäckabteil

Wer sein Fahrrad nicht auf dem Autodach, sondern im Kofferraum transportieren möchte, kann das jetzt noch einfacher machen.
Zu diesem Zweck bietet die Firma APA ein Schutzpaket an, das das Gepäckabteil des Autos vor Kratzern und Stößen des Fahrrads schützen soll.
Das Paket besteht aus Kunststoffschützern, die über die Pedale gestülpt werden, sowie aus Kunststoffquadern, die über die Kante der Karosserie und des Kofferraumdeckels geschoben werden, wenn dieser nicht mehr geschlossen werden kann. Abgerundet wird das Angebot durch eine 30 mal 30 Zentimeter große Kunststoffplatte, die zwischen Fahrrad und Kofferraumdeckel gelegt wird. Befestigt wird der offene Deckel dann durch eine mitgelieferte Kordel. Überhängende Teile aus dem Gepäckabteil werden durch ein rotes Plastikviereck gekennzeichnet.
Das Paket wird auf der Zweiradmesse IFMA in Köln vorgestellt.

Wie eine Handvoll Profis den Urlaubersender Radio Adria umtreibt

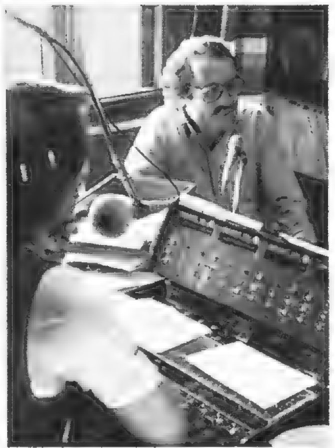
Leibspeise - mit Wasser gekocht

Wer ihn noch nie gehört hat, kann eigentlich nicht mitreden, und wer ihn einmal gehört hat, wird darüber sprechen: Radio Adria, der kommerzielle Urlaubersender auf UKW 99 MHz, der Italiens nördliche Sonnenstrände bestreicht.

Man muß es einfach gesehen haben, wie ein halbes Dutzend Leute drei Monate lang jeden Tag Programm macht. Von morgens acht bis abends zehn, immer fröhlich, immer frisch und bei den Nachrichten, aber auch in den einzelnen Programmblöcken, aktuell. Natürlich kochen auch diese Profis nur mit Wasser, aber wie sie es machen, ist sehens-, hörens- und auch lesenswert.

Es beginnt schon an der durch Aquileia führenden Hauptstraße, wo ein blauweißes Schild, mindestens so groß wie die italienische Straßenreklame, auf eine kleine unscheinbare Straße und auf den Urlaubersender hinweist. Das Signet symbolisiert weißblaue Rundfunk- oder Wasserwellen und weist vor allen Dingen den Touristen den Weg, die unbedingt einmal sehen wollen, wie denn Radio Adria gemacht wird. Und so kommen sie vom Einkaufen aus der Stadt oder mit dem Auto von Jéselo her, und meist geht der Vater voraus ins Stu-

Unten: Interviewt von Karl Grammer: Lenkrad-Chefredakteur Ernst Bauer, rechts. Darunter: Im Gespräch mit Jean André und Brigitte Fritz: ACE-Vorsitzender Ludwig Gosepath. Fotos: Feddersen





dio, natürlich hat er die Kamera vor dem Bauch. Und wie zur Entschuldigung – die nicht notwendig ist – wird erklärt: „Wir wollen einfach mal sehen, was ihr da so macht.“

1980 hat Radio Adria zum ersten Mal eine Assistentin dabei, die neben ihrer Archiv- und Verwaltungsarbeit den Besucherdienst abwickelt. Die Wienerin Bettina läßt die Leute herein, fragt sie nach ihrem Namen, verkauft ihnen T-Shirts, damit die Fans auch zeigen, was sie auf dem Herzen haben – nämlich „Radio Adria“ – und führt sie schubweise ins Studio. Drinnen arbeitet der Moderator, und alle sind sie freundlich. Jeder Gast wird einzeln begrüßt. Zwei, drei Sätze sagen viel: Woher? Wo im Urlaub? Und etwa fünfzigmal am Tag kommt die stereotype Zahl: „Ja, wir haben etwa viereinhalbtausend Platten hier im Studio“ (dessen eine Wand voll mit Regalen ist).

Die Leute sind glücklich. Sie sehen, wie Jean André oder Karl Grammer „die Sendung fahren“, wie sie an den kleinen Schalthebelchen der Radiomacher-Macht spielen, wie sie Kassetten mit Werbung einrasten oder Platten abfahren und dazwischen ihre witzigen, flotten, bisweilen auch geistreichen Sprüche ins Mikrofon lassen.

Was die Besucher nicht sehen, zumindest nicht auf Anhieb, aber was wir bei unserem zweitägigen Besuch mit Respekt beobachteten, ist wohl auch das Geheimnis dieses erfolgreichen Touristensenders. Mit vorbildlicher Ordnung wird hier nicht nur das Sendeprotokoll geführt, in dem auf die Sekunde genau fixiert wird, was über den Äther ging. Auch so scheinbare Kleinigkeiten wie Musikwünsche, Personenrufe oder Hörergrüße werden exakt festgehalten und nach einem wohldurchdachten Arbeitsplan abgewickelt. Drei Nachrichtenredakteure der gutbürgerlichen und als seriös bekannten Wiener Tageszeitung „Die Presse“, die auch zu den Gesellschaftern des Rundfunksenders gehört, werden nach Aquileia geschickt und machen dort im Schichtdienst den offiziellen redaktionellen Teil. Sie recherchieren und redigieren ihre Nachrichten selbst, sie stützen sich dabei natürlich auf seriöse Quellen wie etwa die österreichische Nachrichtenagentur APA oder den deutschen Axel-Springer-Dienst. Auch die Schweizer Boulevard-Zeitung „Blick“, die Münchner „tz“ und die deutsche Rundfunkzeitschrift „Hör zu“ liefern Informationen.

Die Redakteure bleiben am Ball, bis die Meldung sendereif von ihnen selbst gesprochen ist. Die Nachrichten werden jede Stunde aktualisiert und von den Redakteuren, die in Wien eine Sprecherausbildung durchlaufen haben, selbst gelesen. Der jeweilige Moderator spielt die zuvor kurz auf Kassette gesprochenen Nachrichten ein.

Mit diesem einfachen, aber wirksamen Stilmittel unterscheidet Radio Adria die seriösen Nachrichten (Sendeleiterin Brigitte Fritz: „Der Hörer erwartet von uns, daß es objektive und saubere Nachrichten sind“) von der sonst gewollt-gewünschten Leichtigkeit, mit der die Plauderer vom Dienst durchs Programm führen und die deutschen oder österreichischen Touristen auf dem laufenden halten.



Was Jean André, linke Seite oben, für die Morgenhörer ist, macht der Österreicher Karl Grammer nachmittags: geistreiche und humorige Unterhaltung; die Radio-Adria-Moderatoren sind die Matadoren vom Dienst.

Das österreichisch-deutsche Kontrastprogramm, die einzige deutschsprachige Informations- und Unterhaltungsquelle in diesem Raum, hat rund 2,5 Millionen offensichtlich begeisterte Hörer.

Der „Minisender“ mit dem großen Erfolg wird gemanagt von einer ebenso temperamentvollen wie charmanten Wienerin, der Sendeleiterin Brigitte Fritz. Wer nun erwartet, daß die Sendeleiterin in einem zumindest schicken, womöglich aber auch öffentlich-rechtlich-feudalen Büro sitzt und nur nach Voranmeldung und über zwei Sekretärinnen erreichbar ist, der hat sich so ziemlich genau das Gegenteil von dem vorgestellt, was wirklich an der Via Fermi geboten wird:

Ein zweistöckiges, braunes Haus, das sich von anderen nur durch einen nicht sonderlich stabil und mächtig erscheinenden Sendemast unterscheidet, steht in einem kleinen Garten, in dem zigtausend Kieselsteine das Gras am zärtlichen Wachsen und am todsicheren Verdörren hindern. Die einzige abgeschlossene Tür ist eben diese Gartentür, aber sie öffnet sich nach Klingelzeichen. Ansonsten ist es ein Open house im klassischen Sinn, und Brigitte Fritz formuliert es so: „Bei uns gibt es keine Geheimnisse, jeder kann sehen, was wir machen und wie wir es machen.“

So fällt der Besucher tatsächlich schon mit der Tür ins Haus, sprich ins Büro der Sendeleitung, und trifft Brigitte Fritz in der strategisch besten Ecke: Mit einem Blick übersieht sie den Flur, registriert den Besucherstrom, mit dem anderen Blickwinkel hat sie den jeweiligen Redakteur vom Dienst im Auge. Und wenn sie zwischen zwei Telefonapparaten umherjongliert, dann muß sie sich nur ein bißchen drehen und hat ganz links den Fernschreiber in Sicht- und Hörweite. Sie ist buchstäblich immer voll im Bild und hat ihren Laden im Griff.

Ihre Mitarbeiter respektieren sie, aber sie respektiert auch deren Arbeitsleistung. Das Team hat für Rundfunkleute einen nicht ungewöhnlichen Umgangston, aber es herrscht Disziplin, „ohne die es in einer so kleinen Mannschaft nicht geht“. Der 14-Stunden-Tag ist für die charmante Chefin keine Ausnahme, sondern eher die Regel, und das drei Monate lang.

„In der letzten Woche dürfen Sie mich dann nicht mehr ansprechen, und nach der letzten Sendung gehe ich erst eine Woche lang ausschlafen“.

Manche sind schon im vierten Jahr dabei, und eine Redakteurin, die vielen Hörern wegen ihrer Haarfarbe als die „Schwarze Susanne“ bekannt war (im Gegensatz dazu gibt es natürlich auch die „Rote Brigitte“) kann dieses Jahr nicht dabei sein, weil sie ihr Buch „Endlich über vierzig“ vorstellte.

Welchen Stellenwert Radio Adria bei den Hörern genießt, mag ein kleines Beispiel zeigen: Da fand jemand einen Paß und eine Geldbörse. Anstatt es zur italienischen Polizei zu bringen, vertraute er es lieber dem italienischen Privatsender an. Und der strahlte die Suchmeldung aus.

Was macht der Sender, wenn er, mangels Urlaubern, keine Hörer mehr hat? Rundfunk ist dann die Arbeit des italienischen Technikers Angelo. Er hält sozusagen den Betrieb in Schwung und kontrolliert die automatische Musiksendeanlage, die täglich einige Stunden ausstrahlt und die Kennung der Station immer wieder durchgibt. Würde man darauf verzichten, so käme einer der zahlreichen italienischen Piratensender und schon wäre Radio Adria seiner Frequenz ledig.

Was macht eine Sendeleiterin, wenn sie einmal nicht am Telefon hängt oder sich einmal nicht über das so oft defekte italienische Telefon ärgern muß? Zumindest dann, wenn sie einen Gast im Studio hat, macht sie das Interview oft zusammen mit dem Moderator, was meist zu einem heiteren Frage- und Antwortspiel in gelöster Atmosphäre, aber durchaus mit ernstzunehmendem Charakter gerät. Wer glaubt, daß damit ihr Dienst zu Ende sei, der irrt sich ein weiteres Mal. Zu den für sie selbstverständlichen Aufgaben gehört es auch, daß sie zumindest dann, wenn das Team nach der Arbeit im Hotel zu Abend ißt, auch darüber wacht, daß jeder seinen Vitaminstoß, seinen „Insalata Mista“, zu sich nimmt.

Natürlich ist sie auch am anderen Morgen fit, – wie gesagt, sie hat ihren Sender im Griff und ihr Team bei der Hand.

Und dazu gehören auch solche organisatorischen „Kleinigkeiten“ wie die Versorgung mit heimischem Wiener Kaffee samt zugehörigem Schlag . . . □

Die neue Straßenverkehrsordnung ist in Kraft getreten

Manch Neues für den Autofahrer

Mitten im Sommerurlaub verabschiedete der Bundesrat die Veränderungen zur Straßenverkehrsordnung. Am 1. August traten sie in Kraft und überraschten die Mehrzahl der Autofahrer. Immerhin enthält die neue StVO einige Änderungen, die für den Kraftfahrer eine gewisse Tragweite mit sich bringen. Lenkrad zeigt die wichtigsten Neuerungen und sagt, worum es geht.

Seit dem 1. August muß auf Kinder, ältere Menschen und Hilfsbedürftige im Straßenverkehr noch mehr Rücksicht genommen werden. Was bisher eigentlich für verantwortungsbewußte Autofahrer selbstverständlich war, wird nun vom Gesetzgeber vorgeschrieben: „Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist."

Für den Autofahrer bedeutet das nichts anderes, als besonders in Wohngebieten seine Geschwindigkeit drastisch zu verringern. Aber nicht nur in Wohngebieten, überall muß mit Kindern und Älteren gerechnet werden, die dem Verkehr noch nicht oder nicht mehr die Aufmerksamkeit und Vorsicht schenken, wie sie es eigentlich sollten.

Untersuchungen hätten ergeben, daß bei Kinderunfällen die Kraftfahrer in rund 85 Prozent der Fälle das Kind vorher gesehen haben, jedoch darauf vertrauten, es werde sich verkehrsgerecht verhalten. Darauf wies der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Bonn hin.

Wer am Straßenrand ein Kind auftauchen sieht, sollte höchstens noch Schrittgeschwindigkeit fahren. Besondere Aufmerksamkeit des Autofahrers verdienen bestimmte Tageszeiten, wo mit Kindern zu rechnen ist.

Eine enge, vollgeparkte Straße sollte vorsichtig durchfahren werden, selbst wenn kein Kind oder älterer Mensch zu sehen ist. Daß dabei die höchstens erlaubten 50 Stundenkilometer zu schnell sind, versteht sich fast von selbst. Auch wenn es nicht zu einem Unfall kommt, muß der Autofahrer mit Bußgeld rechnen, wenn er die nötige Sorgfaltspflicht mißachtet hat und die anderen „nur" gefährdet hat. Sogar zivilrechtliche Konsequenzen können aus der neuen Verordnung entstehen.

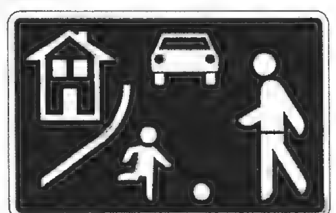
Nach Angaben des DVR ist die Haftung bei Verschulden unbegrenzt und umfaßt auch ein Schmerzensgeld. Für die Juristen wird diese Änderung der StVO aber nicht ganz einfach sein. Denn bei der Definition der betroffenen Personen, also der, die der Paragraph schützen soll, hat der Gesetzgeber keine gute Hand gehabt. Wer hilfsbedürftig ist, erkennt man in der Regel. Aber wer ist „alt"? Welches Gericht will das entscheiden? Oder Kinder? Wie lange ist ein Kind ein Kind? Mancher Vierzehnjährige sieht aus wie siebzehn oder achtzehn. Diese Nuß gilt es noch von einigen Gerichten zu knacken.

Eindeutiger geht es bei der Änderung zu, die die Radfahrer betrifft. Sie müssen seit dem 1. August rechte Radwege benutzen. Linke Radwege dürfen nur noch dann befahren werden, wenn diese für die Gegenrichtung freigegeben wurden. Wenn keine Radwege vorhanden sind, muß der Radfahrer rechte Seitenstreifen benutzen, ohne aber Fußgänger zu behindern. Das gilt übrigens auch für Fahrräder mit Hilfsmotor, sogenannte Mofas, die auf ebener Strecke nicht schneller als 25 Stundenkilometer fahren oder durch Treten der Pedale fortbewegt werden.

Radfahrende Kinder waren im Straßenverkehr immer besonders gefährdet. Das soll nun besser werden.

Ab sofort müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr, wenn keine speziellen Radwege vorhanden sind, auf Gehwegen Fahrrad fahren. In diesem Zusammenhang sagt der Gesetzestext noch eindeutig, daß jene Kinder auf Fußgänger Rücksicht nehmen sollen. Hat der Gesetzgeber endlich erkannt, daß ein Zusammenstoß zwischen Fahrradfahrer und Fußgänger, selbst wenn dieser schwerverletzt wird, doch meistens glimpflicher abläuft als ein Zusammenstoß zwischen Auto und Fahrrad? Wir meinen, 326 tödlich verunglückte Fahrradfahrer unter 15 Jahren im vergangenen Jahr sind Grund genug, kleine Radfahrer von der Straße zu bannen.

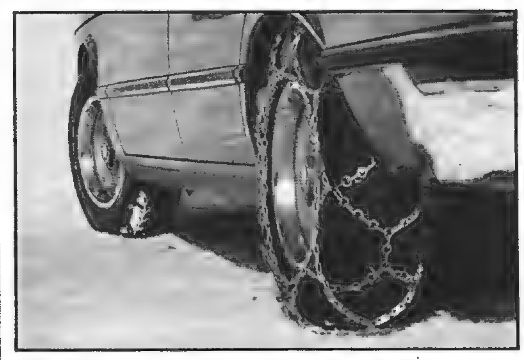
Bei den Änderungen der Straßenverkehrsordnung geht es in vielen Fällen um mehr Schutz für Fußgänger. Besonders erwähnenswert ist dabei die Einführung eines neuen Verkehrszeichens mit recht weittragender Bedeutung. Das Schild zeigt den Beginn und das Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches an. Innerhalb dieses Bereiches, in der Regel wird es eine bestimmte Straße oder ein bestimmter Wohnbezirk sein, gelten ein paar zusätzliche Regeln. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer vollen Breite benutzen, und Kinderspiele sind überall erlaubt. Daher muß der Fahrzeugverkehr Schrittempo fahren. Das geht so weit, daß Autofahrer gegebenenfalls sogar anhalten und warten müssen, wenn es notwendig ist. Aber auch die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Wann behindert aber ein Fußgänger den Fahrverkehr, wenn es ein paar Sätze weiter vorne heißt, die Fahrbahn dürfe in ihrer ganzen Breite benutzt werden, und Kinderspiele sind überall erlaubt?



Der Autofahrer kann in den verkehrsberuhigten Bereichen ganz schön in Schwierigkeiten kommen. Wie verhält er sich

gegenüber spielenden Kindern auf der Straße? Was ist, wenn die Kinder sich im Spiel nicht stören lassen? Gut, sie dürfen den Verkehr auch nicht behindern, trotzdem sind Kinderspiele erlaubt, und das Auto muß warten. Wenn dann tatsächlich etwas passiert, ist in erster Linie der Autofahrer dran. Und das doppelt, denn erstens durchfährt er eine verkehrsberuhigte Zone, in der Sonderregelungen gelten, und zweitens muß er auf Kinder besondere Rücksicht nehmen. Es bleibt abzuwarten, wie hier die Gerichte entscheiden.
Auch was das Parken betrifft, gelten in diesem Bereich Sonderregelungen. So darf nur noch auf den dafür vorgesehenen Flächen geparkt werden, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, sowie zum Be- und Entladen.
Anfang und Ende des verkehrsberuhigten Bereiches werden durch das neue Schild angekündigt. Es zeigt einen Erwachsenen, ein Kind, einen Ball, ein Auto und ein Haus auf blauem Grund.
Um das Parken in Wohngebieten dreht sich auch eine andere Änderung der StVO. Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen sowie mit Kraftfahrzeuganhängern mit mehr als zwei Tonnen zulässigem Gesamtgewicht dürfen in Wohngebieten, in Gebieten, die der Erholung dienen, in Kurgebieten und in Kliniknähe von 22 Uhr bis sechs Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht mehr regelmäßig geparkt werden. Damit soll vermieden werden, daß Anwohner in der Nacht oder in den frühen Morgenstunden von Lastwagenlärm belästigt werden. Konkret sieht das so aus, daß ein Fahrer, der spät nachts von seiner Tour zurückkommt, seinen Wagen nicht mehr mit nach Hause nehmen darf. Um Fuhrunternehmern Gelegenheit zu geben, außerhalb von Wohngebieten Abstellmöglichkeiten zu schaffen, tritt diese Neuerung erst in einem Jahr, am 1. August 1981, in Kraft.
Doch was ist mit Lkw-Unternehmen, die schon in Wohngebieten ansässig sind? Müssen die ihren Sitz verlegen? Die Verordnung schreibt zwar vor, daß das Parkverbot nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienbussen an Endhaltestellen gilt, doch was ist mit eigenen Grundstücken?


Bei Kindern auf der Straße – weg vom Gas


Mit Schneeketten: nicht schneller als 50 km/h


Kleine Radfahrer gehören jetzt auf den Gehweg


Seit dem 1. August sind beide dran: Fahren ohne Helm kostet 20 Mark

Dürfen dort Lastwagen abgestellt werden? Bisher sind die Fragen noch offen, eine Antwort muß gefunden werden.
Paragraph 3 der StVO beschäftigt sich mit der Geschwindigkeit. Auch hier gibt es einen neuen Absatz. Er wird besonders im Winter von Interesse sein, denn Kraftfahrzeuge mit Schneeketten dürfen auch bei günstigen Bedingungen nicht mehr schneller als 50 Stundenkilometer fahren. Also selbst wenn die Straße trocken ist, muß die Geschwindigkeitsbeschränkung mit Schneeketten eingehalten werden. Auf Schnee oder Eis empfiehlt es sich sowieso nicht, schneller zu fahren und auf normaler Fahrbahn fährt man ohne Ketten besser. Die Zeit, die man für das Abmontieren der Ketten benötigt, holt man in der Regel schnell wieder ein. Außerdem wird der Kettenverschleiß verringert.
Wer bisher mit seinem Auto auf der Autobahn liegenblieb, konnte sich so weit er wollte auf der Autobahn abschleppen lassen. Das ist jetzt aber verboten. Abgeschleppt werden darf nur noch bis zur nächsten Ausfahrt, wo die Autobahn zu verlassen ist. Wer ein außerhalb der Autobahn liegengebliebenes Auto abschleppt, darf die Autobahn auch nicht benutzen. Während des Abschleppens müssen beide Fahrzeuge die Warnblinkanlage einschalten. Obwohl dieser Punkt bisher in der Straßenverkehrsordnung noch nicht enthalten war, wird er von den Autofahrern längst praktiziert. Weniger praktiziert wurde das Tragen von Schutzhelmen auf Motorrädern. Wahrscheinlich liegt es daran, daß es bisher für das Nichttragen noch kein Bußgeld gab. Seit 1. August wird es als „Ordnungswidrigkeit“ geahndet und somit verwarngeldpflichtig. Wie hoch das allerdings wird, stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest. Es wird sich aber bei 20 Mark einpendeln. Bisher wenigstens werden 20 Mark kassiert, daß es mehr wird, ist unwahrscheinlich.
Ehrlich gesagt, es wurde Zeit, den Motorradfahrern den Helm aufzuzwingen. Nachweislich lindert der Schutzhelm stark die Unfallfolgen bei Motorradfahrern. Denn meistens besteht ihre Knautschzone nur aus dem bißchen Helm. Und gegenüber einem Auto ist das in der Tat nicht viel, aber immer noch mehr als der blanke Kopf. web

Wie Familien in Frankreich Federn lassen müssen

Unsere Redaktion erhält immer wieder Briefe, in denen die Einführung von Autobahngebühren gefordert wird. Man möchte sich mit einer zweifellos finanzträchtigen Attacke rächen an den Ländern, die ihre Schnellverkehrsstraßen durch lange Kassenreihen unattraktiv und teuer zugleich machen. Unattraktiv deshalb, weil die unnötigen Stopps einen Eingriff in eine gleichmäßige Fahrgeschwindigkeit darstellen, aber auch deshalb, weil sie zumindest für deutsche Touristen wahnsinnig teuer geworden sind.

Der Bundesverkehrsminister, Kurt Gscheidle, habe bei seinem französischen Kollegen Joel Le Theule „energisch protestiert", las man vor den Sommerferien in den Blättern, weil dieser die Autobahngebühren saftig erhöht habe. Genützt hat es nichts; die blau-weiß-roten Nachbarn, die ohnehin ein gestörtes Verhältnis zum deutschen Tourismus hatten, kümmerten sich nicht darum. Ich hoffe, daß sie diesen Fehler bald einsehen müssen. Frankreich als Reiseland für deutsche Autofahrer ist unzumutbar teuer geworden. Die höchsten Kraftstoffpreise Europas gelten auch für uns, es gibt keine Gutscheine. Die Subventionierung des Fremdenverkehrs scheint nicht mehr notwendig.

Wer von Frankfurt aus an die bretonische Küste reist, unternimmt einen sinnvollen Urlaub, denn er muß sein Auto nur rund 1200 Kilometer bewegen. Es ist unter Umständen weniger weit als in das ebenfalls nur über Autobahngebühren erreichbare Italien. Aber: Die französischen Autobahnen kosten mehr Geld, und solche Urlaubsziele – dies gilt auch für die Küste südlich von Bordeaux und auch für Aquitanien – werden für den Durchschnittsverdiener und seine Familie unnötig verteuert.

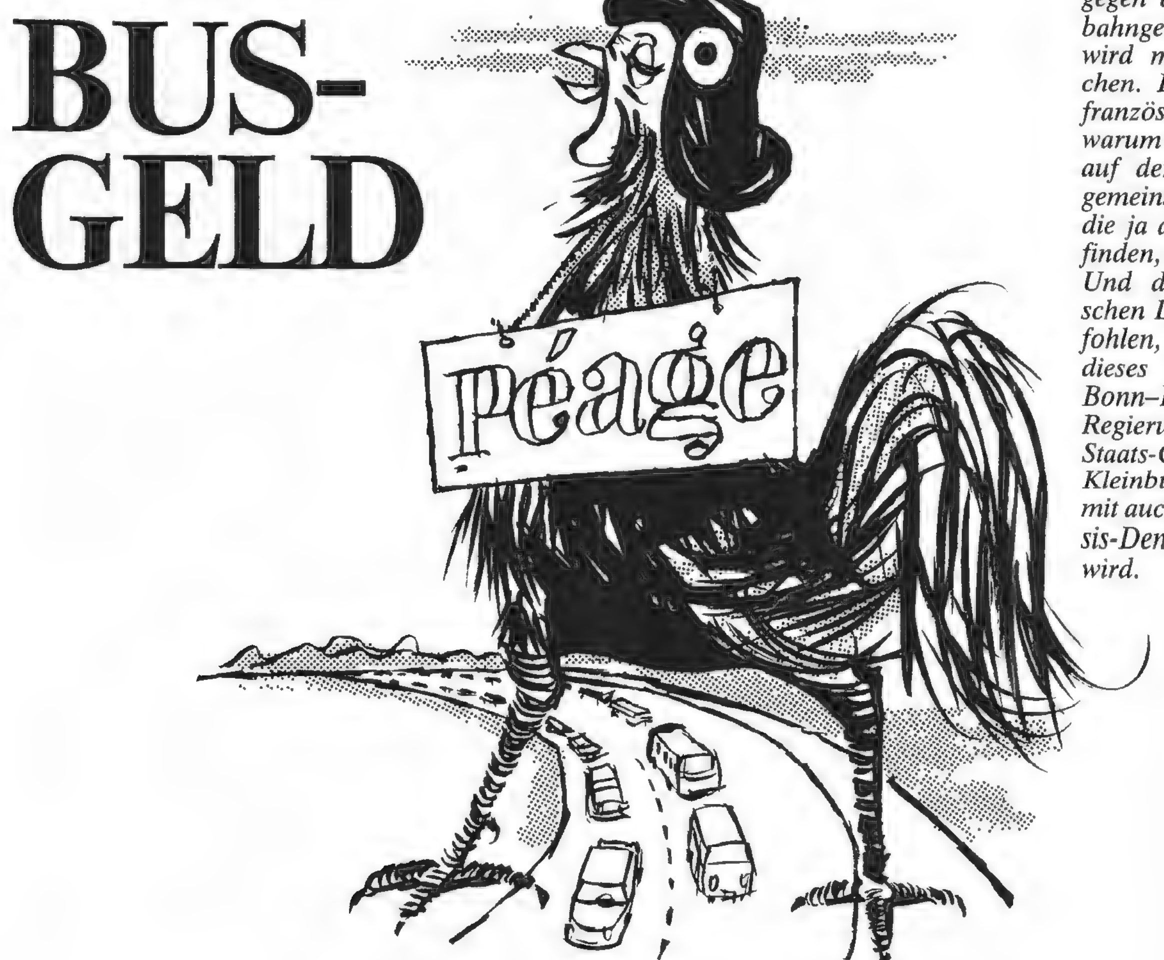
Wer diese Ziele anstrebt und ein wenig vernünftig fährt, muß zudem mit einer Zwischenübernachtung rechnen: Auch die Hotelpreise sind in dieser Saison drastisch geklettert.

Ich habe mich aus einem anderen Grund über die geistlose französische Tarifgestaltung geärgert. Man kassiert, wo man kassieren kann, denn die Touristen können sich ja nicht wehren.

Wir fuhren zu viert in einem VW-Bus nach Frankreich. Zwei Erwachsene, zwei Kinder. Am Ende der Strecke zahlten wir allerdings 50 Prozent mehr, als wenn wir einen Personenwagen benutzt hätten. Unsere Freunde aus Frankfurt hatten die gleiche Transportleistung vom französischen Staat erhalten, aber zum Normaltarif. Wie ist dieser geldgierige Blödsinn zu begreifen? Man hat uns erklärt, die Höhe eines Fahrzeuges sei der entscheidende Maßstab. Weil der VW-Bus mehr als 1,45 Meter hoch ist, wird man mit 50 Prozent Aufschlag zur Kasse gebeten. Soviel bürokratische Dummheit in einem ansonsten doch recht familienfreundlichen Land kann man sich nur schwer vorstellen. Vielleicht wäre diese Regelung, von der natürlich auch zahlreiche Campingfreunde mit ihren umgebauten Kleinbussen betroffen sind (und da trifft es wiederum die Familien!) im Interesse des gegenseitigen Tourismusverkehrs rückgängig zu machen. Aber dazu bedarf es von deutscher Seite eines konkreten Vorstoßes. Mit einem „energischen Protest" gegen die allgemeine Autobahngebühren-Erhöhung wird man nicht viel erreichen. Dies ist eine deutsch-französische Frage, die – warum denn nicht – einmal auf der Tagesordnung der gemeinsamen Gespräche, die ja alle halbe Jahre stattfinden, stehen sollten.

Und den deutsch-französischen Delegationen sei empfohlen, zur Vorbereitung auf dieses Thema, die Strecke Bonn–Paris einmal statt im Regierungs-Mercedes oder Staats-Citroën in einem Kleinbus zurückzulegen, damit auch das notwendige Basis-Denken wiederhergestellt wird. *Felix Berg*

BUS-GELD





Motorcraft-Super Kupferkern-Zündkerze nach ca. 20.000 km



Andere Kupferkern-Zündkerze nach ca. 20.000 km

Die neue Motorcraft-Super Zündkerze: Wir kennen keine bessere!



Straßen- und Labortests haben die Zuverlässigkeit dieser neuen Zündkerze eindeutig unter Beweis gestellt. Auf einer Fahrstrecke von ca. 20.000 km bewiesen die Motorcraft-Super Zündkerzen ihre Leistungsstärke und Zuverlässigkeit. Verschleißerscheinungen waren nach den Tests kaum festzustellen. Der Elektrodenabbrand war minimal: Der Elektrodenabstand brauchte während der Tests nicht nachgestellt zu werden.

Dagegen zeigten die anderen Zündkerzen im Test starke Elektrodenschäden: Bei einer Zündkerze hatte sich sogar die Mittelelektrode vollständig verformt.

Was gibt der Motorcraft-Super Zündkerze eine so lange Lebensdauer? Der Außenmantel aus einer zähen Nickel-Chrom-Eisen-Legierung schützt Masse- und Mittelelektrode. Ein überlanger Isolatorfuß bietet zuverlässigen Schutz gegen Verrußen.

Motorcraft-Super Zündkerzen werden mit den extremen Bedingungen des heutigen Straßenverkehrs fertig. Ein spezieller Kupferkern erhöht die Wärmeleitfähigkeit der Mittelelektrode. Deshalb arbeiten Motorcraft-Super Zündkerzen im weitest möglichen Bereich von Temperaturbedingungen zuverlässig mit Höchstleistung.

Motorcraft-Super Zündkerzen bringen länger Höchstleistung als Kupferkern-Zündkerzen, die mit weniger belastbaren Nickel-Elektroden ausgerüstet sind. Bei den heutigen Verkehrsbedingungen ein wesentlicher Faktor.

Schneller Start, ruhiger Motorlauf, eine optimale Kraftstoffausnutzung sowie eine lange Lebensdauer sind die herausragenden Vorteile der Motorcraft-Super Zündkerze.

Natürlich gibt es auch andere Kupferkern-Zündkerzen. Motorcraft-Super Zündkerzen jedoch bieten nicht nur die bisher bekannten Vorzüge der Kupferkern-Zündkerze, sondern sie arbeiten wartungsfrei für lange Laufleistungen (siehe Ausschnittbild oben links).

Sie erkennen diese Zündkerze an ihren drei roten Ringen und der roten Aufschrift auf dem Isolatorkörper.

Bestehen Sie deshalb beim nächsten Kerzenwechsel auf Motorcraft-Super Zündkerzen. Überzeugen Sie sich selbst von ihrer langen Lebensdauer, der Zuverlässigkeit und der Leistungsstärke.

Sie erhalten die Motorcraft-Super Zündkerze bei allen Ford-Händlern, beim Teile- und Zubehörhandel, an Tankstellen und in Kfz.-Werkstätten.

Motorcraft-Super Zündkerze: die Zündkerze, die Karriere macht.

Qualitätsteile für die meisten Automarken.



Mit Ford-Garantie

Viel Wind um Rhodos

Man nennt sie Rhodier. Die sehr gastfreundlich-geschäftstüchtigen Bewohner der Insel Rhodos, die nach Kreta, Euböa und Lesbos die viertgrößte unter den rund 2000 griechischen Inseln ist, – von denen allerdings nur knapp 130 bewohnt sind. Und von denen ganze zehn Trinkwasser aus eigenen Quellen haben.

Rhodos, die „Roseninsel" ohne auffallend viele Rosen, hat eigene Quellen. Deren Leistungen aber immer dann Gesprächsthema werden, wenn insbesondere an der Westküste im Sommer, also etwa von Mai bis Oktober, der Wasserhahn hin und wieder nur tröpfelt. Die Insel vor der Südküste Kleinasiens, an der engsten Stelle bei der Stadt Rhodos, nur rund 20 Kilometer von der sichtbaren türkischen Küste entfernt, ist mit 259 Sonnentagen für unsereinen Kurort. Denn auf Höhe von Nordafrika liegend hat sie klimatisch schon tropischen Charakter. Und dennoch ist sie eine der vegetationsreichsten Inseln der Ägäis.

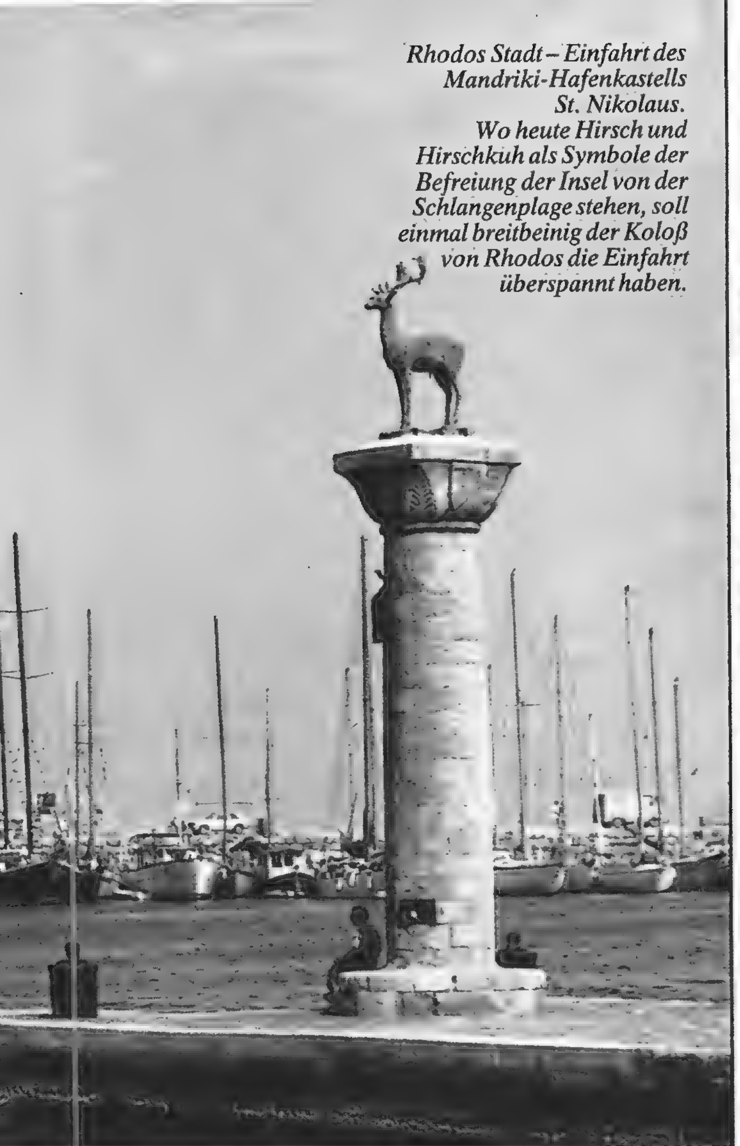
Die touristische Anziehungskraft Sonnenreichtum wäre wohl nicht so ertragreich, wäre da nicht der unablässig blasende „Melthemi". Der als erfrischender Nordwestwind ebenso wohltuend wie gefährlich sein kann. Er täuscht nämlich über die Intensität und Kraft der Sonneneinstrahlung hinweg. Worüber jene ein wehklagendes Lied singen können, deren hautkleidverengender Sonnenbrand zustande kam, weil sie sich von den „kühlenden" Streicheleien des Melthemi verführen ließen. Immerhin reichen seine Hartnäckigkeit und Kraft aus, um Bäume auf Anhöhen dauerhaft zu beugen. Aber er verhilft der Insel, die von einer busch- und baumbewachsenen Mittelgebirgslandschaft gekennzeichnet ist, zu einem angenehm günstigen Klima.

Reizvolle Hügelketten durchziehen die 78 Kilometer lange und bis zu 30 Kilometer breite Insel-Landschaft, die im kahlen Atavyros mit einer Höhe von 1215 Metern die höchste Erhebung hat. Und deren zu den Küsten hin hügelig abfallendes Gelände vor allem auf der Westseite recht fruchtbar ist. An der Ostküste ist's etwas abrupter. Dort, wo herrliche Sand- und Feinschotter-Strände sich buchtenreich kilometerweit hinziehen, dort gibt's auch Steilfelsen und steil abfallendes Gelände. Dort münden die meisten Bäche und Flüsse der Insel. Die Gewalt und Wildheit der Wassermassen zur Regenzeit, also etwa von Ende Oktober bis Mitte Februar, ist auch im Sommer zu bestaunen. Nämlich dort, wo die Küstenstraße auf der Ostseite plötzlich in ein Wildwasserbett mündet,



Ein Kleinod byzantinischer Sakralarchitektur: Ajios Nikolaos Funtukli, das einst zu einer Klosteranlage gehörte.

In Archangelos werden kunstgewerbliche Keramikerzeugnisse noch in Handarbeit gefertigt.



Rhodos Stadt – Einfahrt des Mandriki-Hafenkastells St. Nikolaus. Wo heute Hirsch und Hirschkuh als Symbole der Befreiung der Insel von der Schlangenplage stehen, soll einmal breitbeinig der Koloß von Rhodos die Einfahrt überspannt haben.



Blick auf das terassenförmig angelegte Lindos und deren imposante Akropolis.



Tempel der Athene Lindia auf der Akropolis von Lindos. Er steht unmittelbar am östlichen, steil zum Meer abfallenden Felsrand.



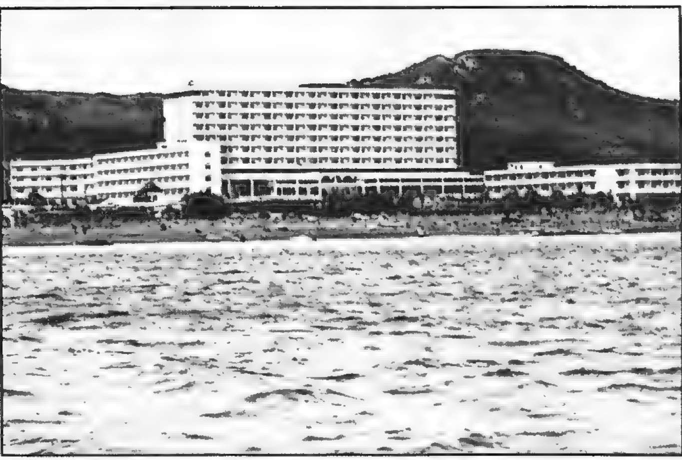
in dem sich zu dieser Zeit bestenfalls ein dünnes Rinnsal zeigt. Der Abenteuereffekt ist da. Man muß ja durch, will man weiter. Was übrigens ohne Schwierigkeiten möglich ist. Die Brücke? Ja, die hat's halt mal wieder weggerissen.

Rhodos hat manchen Sturm erlebt. Es hat viele Herren gehabt und ist durch etliche Kulturepochen geprägt. Rhodos hat Kriege und Fremdherrschaften überlebt. Auch die der deutschen Besatzer in den Jahren 1943 bis '44. Davor waren's die Italiener, danach die befreienden Engländer.

Und heute bestimmen schon wieder Fremde, wie's den Insulanern wirtschaftlich geht. Rhodos ist nach Athen die größte Touristen-Metropole Griechenlands. Sie repräsentiert statistisch gesehen etwa zehn Prozent des gesamten griechischen Fremdenverkehrs. Griffiger gesprochen: Gut eine halbe Million Menschen erholt sich auf dieser von ausländischen Einflüssen nicht nachteilig gezeichneten Insel. An erster Stelle stehen die Skandinavier, an zweiter die Deutschen.

Brennpunkt des Fremdenverkehrs ist der Norden, dessen Spitze Rhodos Stadt ist. Zauberhaft gelegen, faszinierend auch für den, der sich nicht mit Geschichte und deren Zeugnissen befassen, auseinandersetzen will. Eine quirlige, eine moderne Stadt. An deren Stelle sich einst die Urstadt Achaia befand. Von Phöniziern gegründet, von Achäern und Dorern erobert, von Erdbeben dem Erdboden gleichgemacht. 408 v. Chr. wurde innerhalb eines viel größeren Gebiets als heute von den damaligen Städten und heutigen Sehenswürdigkeiten, Lindos, Kamiros

Auf dem Filerimos-Hügel: Der stete Nordwestwind „Melthemi" zwingt zu dieser Art respektierendem Wuchs.



Hotelanlage „Esperides" am Faliraki-Strand.



Blick auf die Badebucht der Insel Rhodos: Faliraki. Fotos: Schachermeier

und Ialysos die Stadt Rhodos gegründet. Als Stadtwappen dieser bis zu 100000(!) Einwohner zählenden Kommune (die sich heute mit etwa 33000 „zufrieden" gibt) wählte man die Rose – griechisch: Rhodos. Rhodesien? – Für Grübler: Es erhielt seinen Namen durch den südafrikanischen Wirtschaftsführer und Staatsmann Cecil Rhodes.

Das imposanteste mittelalterliche Festungswerk der Welt: Rhodos Altstadt. Es gibt viele Beschreibungen. Man muß es unter guter Führung gesehen haben. Apropos Führung: Auf Rhodos dürfen nur Griechen als Reiseführer fungieren. Was durchaus nicht nachteilig ist. Sie sprechen einwandfreies Deutsch und können jede Frage beantworten. Wer sich andererseits über günstige Einkaufsmöglichkeiten informieren will, dem würden wir einen freundlichen Plausch mit den Repräsentanten seines Reiseveranstalters empfehlen. Sie wollen zufriedenstellen, kennen Tricks und haben Tips.

Na klar, den Koloß von Rhodos, den kennt doch jeder. Als eines der sieben Weltwunder der Antike ist diese Kolossal-

statue aus Bronze 293 v. Chr. errichtet worden. Schon 227 v. Chr. zerstörte sie und ganze Teile der Insel ein Erdbeben. Ganz bestimmt stand diese 34 Meter hohe Statue nicht dort, wo sie nach dem Geschmack kitschige Souveniers postieren: über der Einfahrt des Mandraki-Hafens, die heute auf Säulen Hirsch und Hirschkuh „bewachen".

Warum Hirsch und Hirschkuh? Nun, weil sie die erklärten Feinde der Schlangen sind. Von denen es in grauer Vorzeit auf dieser Insel nur so wimmelte. Und von denen es auch heute noch welche gibt. Ja, auch giftige. Sie laufen einem zwar nicht einfach so über den Weg, aber beim Picknick auf der Wiese oder Spaziergängen in den Bergen, da sollte man schon dran denken, daß es sie noch gibt. Einheimische Frauen mit bis zu den Oberschenkeln reichenden Lederstiefeln seien der aktuelle Beweis für diese „Gefahr". Wir haben weder die Stiefel gesehen, obwohl's doch von den Touristen-Managern als sehenswert angepriesen wurde, noch Kontakt gehabt mit einem jener Reptilien, derentwegen in Urväterzeiten die Rhodier Hirsche und Rehe aus der Türkei ins Land brachten. Die allem Anschein nach ganze Arbeit geleistet haben. Und wohl deshalb als Symbol bei künstlerischen Arbeiten immer wieder auffallen.

Zur Fauna der Insel gehören Damwild und Fuchs, Rebhuhn und Schildkröte, Eidechse und Iltis. Zugvögel und der „gepunktete Harlekin". Der zu einer sehr sehr seltenen Schmetterlingsart gehört. Und schwarmweise Bäume und Felsen des Petaloudes-Tals bevölkert (Schmetterling heißt auf griechisch petalouda). In der Zeit von Juni bis September übervölkern Souvenirjäger das etwa 25 Kilometer südlich von Rhodos Stadt gelegene und etwa zwei Kilometer lange Tal. Es ist dicht bewachsen mit Ahorn- und Amberbäumen, deren Duft die Schmetterlinge und deren Sammler in ihren Bann ziehen. Ein Bombengeschäft für die Busunternehmen. Womöglich nicht mehr lange. Denn aus der Attraktion, die das Tal zu einem der beliebtesten Ausflugszielen der ganzen Insel hat werden lassen, ist eine Plage geworden: Souvenir-Verrückte, rücksichtslose Egoisten und Naturschänder haben die Ausrottungsgefahr erkennbar werden lassen. Es könnte in absehbarer Zeit also durchaus so sein: Für Touristen gesperrt.

Fair bleiben! Nicht die Rhodier sind am Eventualfall schuld. Ihre Erfahrung ist Tradition. Aus der sie gelernt haben. Vor allem aus der reichlich bemessenen schlechten Erfahrung. Zum Beispiel dieser: Die weltberühmte Laokoon-Gruppe im Vatikan in Rom, von rhodischen Bildhauern geschaffen – wer weiß denn schon, daß sie Diebesgut ist?

Gestohlen 42 v. Chr. Und wie heißt es so schamhaft-verschleiernd in manchen Lexiken: 1506 in Rom ausgegraben. Einfach so: Ausgegraben. Wie Kohlen oder Diamanten. Nur: Auch im kulturschwangeren römischen Boden wachsen oder entstehen keine Kunstwerke einfach so, nicht „irgendwie". Sie sind „nur irgendwie" dort hingekommen. Bewundert wird das epochale Bildhauerwerk halt nun in Rom. Noch dazu im Vatikan! Und eben nicht auf Rhodos. Wo's hingehört.

Was meinen Sie: Ist das alles nur langweiliges Geschichtszeug? Regt das nicht an, sich in der antiken Schatztruhe Rhodos einmal forschend umzuschauen? Zumal man sich darüber an herrlichen Stränden und in lauschigen Buchten planend Gedanken machen – oder es auch bleiben lassen kann. Wo einem durchaus noch was anderes bleibt, als sich damit abzufinden, daß in der Ferienzeit nun mal der nur einen Strandplatz ergattert, der ihn früh genug „besetzt" (und mit der Familie tagsüber zu behaupten weiß). An Rhodos' Stränden ist so viel Platz, daß Sie sich jeden Ferientag eine andere Umgebung, eine andere Kulisse am Wasser leisten können. Ohne fragen zu müssen: Entschuldigen Sie bitte, ist da zwischen Ihnen noch frei.

Nein, Rhodos ist nicht nur etwas für Hobby-Historiker, Freizeit-Archäologen oder Freunde der Antike. Aber es bietet diese Möglichkeiten neben denen für sonnenhungrige Faulenzer, für Wanderer die die Einsamkeit suchen, für die, die den Tag etwas abenteuerlich auf Sand- und Schotterpisten mit der Karte in der Hand – und den Abend in heißen Discotheken verbringen wollen. Oder die von jedem etwas nehmen. Urlaub individuell.

Wie? Hannes Rumreiser sagt's Ihnen ab Seite 84 – und vielleicht Nützliches dazu.

W. Schachermeier

Rhodos – ist kein Rezept für billigen Urlaub. Es ist schon eher etwas für Gourmets. Auch für Snobs für die die Hotelerie und Gastronomie eine hinreichend aufwendige Zurschaustellung möglich machen.
Die „Roseninsel“ bietet die Zutaten für vielerlei Geschmäcker und Interessen. Denn neben einer reizvollen Landschaft und einem Wunschklima gibt es auf diesem Fleckchen Erde noch das Nebeneinander von archaischem und modernem Leben.
Rhodos – ist Zeugnis für weit über 3000 Jahre Menschheitsgeschichte und -entwicklung. Es ist antik und hypermodern. Leise und laut. Einsam und quirlig.
Man muß Freude an der Zubereitung haben. Die Zutaten sind reichlich vorhanden, um individuelle Geschmäcker zu befriedigen.
„Eine Woche Halbpension ab 804 DM.“ Eine Zeitspanne, in der man auf Rhodos viel sehen und viel erleben kann. Das Angebot stammt von NUR/gut-Reisen. Ich hab's ausprobiert: . . . ab 804 DM – man kann es „ab“ guten Gewissens empfehlen. Zum Beispiel im „Hotel Esperides“ am Faliraki-Strand an der Ostseite der Insel.
Deren kilometerlange Sand- und Kiesstrände um so einsamer sind, je weiter man nach Süden fährt. Zahlreiche Buchten sind zum Teil von bilderbuchartiger Schönheit.
„Hotel Esperides“ – im NUR/gut-Prospekt als „Ein familienfreundliches Haus mit hoteleigenem, feinkiesigem Strand“ ausgewiesen, dürfte die meisten Wünsche erfüllen. Familiengerecht ist der hauseigene Supermarkt, sind die Münzwaschautomaten. Es gibt einen Friseur, TV-Raum, Zeitungsladen und neben einer geschmackvoll gestalteten Bar-Ecke großzügig angelegte Aufenthaltsräume. Zwischen Hotel und hoteleigenem Strand gibt's ein gepflegtes Meerwasser-Schwimmbecken und ein solches für Kinder zum Planschen. Man gibt sich viel Mühe mit den angrenzenden Liegewiesen und hält auch den breiten, sacht abfallenden (und damit kinderfreundlichen) Sandstrand sauber. Einfachste Liegen kosten 50 Drachmen pro Person und Tag (bei meinem Wechselkurs rd. 2,15 DM). Ob die Qualität des Wassers seiner



Klarheit entspricht, das weiß ich nicht. Ein versehentlicher Schluck jedoch hatte keine Folgen. Barfuß den Strand unmittelbar am Wasser entlangzulaufen, dies ist nicht nur wohltuend, sondern mit der dort gebotenen „Langlauf-Möglichkeit“ mittlerweile wohl auch eine Rarität. Schon deshalb, weil es eine Seltenheit geworden ist, nicht doch irgendwann einmal in einen der ekelhaften Rohölklumpen zu treten, die an den Mittelmeerstränden zu einem Ärgernis geworden sind. Ich habe einige Strandwanderungen gemacht – und blieb sauber.
Zum Freizeitangebot gehören Wasserskifahren, Windsurfen, Pedalboote, Kanus, Motorboote und Tennis (allerdings ohne spezielle Anlage). Eine Discothek? Klar. Auch eine Taverne mit griechischen Spezialitäten gibt's innerhalb der Hotelanlage. Der ich allerdings der Atmosphäre und des Angebots wegen jene vorzog, in der überwiegend Einheimische verkehrten. Natürlich gilt auch hier wie überall sonst: Die Preis- und Qualitätsunterschiede sind erheblich. Es lohnt sich, nicht gleich zu kaufen, sondern sich die Preise zu merken, sie zu vergleichen. Insbesondere dann, wenn man etwas länger bleibt, wenn man sparen möchte ohne knickrig zu sein. Dies gilt insbesondere auch für höherwertige Souvenirs. Zu denen, warum auch nicht, ein maßgeschneiderter Anzug aus erstklassigem englischem Tuch (wie's in der Anpreisung heißt) gehören kann. Im Nachbar-Hotel „Blue Sea Beach“ wurde er innerhalb von drei Tagen zum Preis von 236 DM angeboten! Inseltypische Andenken sind Handarbeiten aus Textilien und Keramik. An der Westküste überwiegt die Keramikindustrie, entlang der Ostküste gibt es vereinzelt noch echtes Töpferhandwerk. Auf Inselrundfahrten, die für den ersten Gesamteindruck und weitere Privat-Exkursionen unbedingt zu empfehlen sind (und mit Trinkgeld etwa 30 DM pro Person kosten), wird Archangelos, die zweitgrößte Gemeinde der Insel, ihrer Handwerksbetriebe wegen gerne angefahren. Es gibt dort, etwa 40 Kilometer südlich von Rhodos Stadt, auf der Ostseite, noch volkstümliche Familienwebereien und einen „Vorzeigebetrieb“ für handwerkliche Keramikerzeugnisse. Sie tragen den Stempel „handmade“. Man könne sich darauf verlassen, daß Artikel mit diesem Hinweis wirklich auch reine Handwerksarbeit sei. Es also nicht so sei wie bei uns, wo selbst mit Schablonen bemalte Gegenstände noch als Handarbeit ausgegeben werden dürfen.
Von Teppichen verstehe ich nichts. Aber es gab auch keinen, der mich hätte darüber nachdenken lassen, ob es sich lohnt, ihn vor Ort zu kaufen. Normalerweise ist's bei uns so: 36% Zoll, 13% Mehrwertsteuer plus Händlergewinn. Da mag mancher schon rechnen und grübeln, ob sich das Mitnehmen lohnt. Zumal er doch sehr animiert wird, dies zu tun. Mir wär's lieber gewesen man hätte die Zeit für nicht gesehene Sehenswürdigkeiten genutzt. Dies, und das bei allen Reiseveranstaltern nahezu identische Programm zu gleichem Preis, dürfte nicht zuletzt bei NUR/gut dazu führen, daß schon bald „ein bißchen mehr Individualismus in den Programmablauf“ kommt. Guenther Beckermann, NUR/gut-Resident-Manager Rhodos, meint dazu weiter: „Wir werden auch mal in unbekanntere Bereiche der Insel fahren.“ Was ich jedem dringend raten würde, der an einem erlebnisreich-informativen Urlaub interessiert ist. Dies, zumal so landeskundliche und touristische Attraktionen wie Lindos, Kamiros und Filerimos (wo einst die dritte der Gründungsstädte von Rhodos, das alte Ialysos, gestanden haben soll), nicht zum Rundfahrt-Programm gehören. Wer sich's auch nur dann leisten kann, wenn er anderweitig spart, dem würde ich raten: Mieten Sie sich zumindest für einen Tag ein Auto, daß je nach Typ etwa 80 DM bis 100 DM (ohne Benzin) kostet. Gut vorausgeplant, die Zeit des Tages voll genutzt, kann man ohne Hetze die Insel einschließlich einer Durchquerung der zauberhaft schönen Berglandschaft umfahren. Preiswerter sind natürlich Mofas oder kleine Motorräder, deren Mietpreis pro Tag zwischen 8,60 DM und 21,50 DM liegt. Fahrräder pro Tag ab 3 DM. Meine Empfehlung: Zuerst eine Stadtrundfahrt (die für NUR/gut-Gäste kostenlos ist) und eine Busfahrt durch die Insel, weil dies die beste Planungsgrundlage für weitere Unternehmungen ist. So ist's leicht zu entscheiden, ob Sie und was Sie genauer erforschen wollen. Naheliegendes vielleicht mit dem Fahrrad oder Moped, Ziele im Süden mit dem Auto.
Taxifahren macht in Rhodos Stadt niemand arm. Selten kostet eine Fahrt mehr als 50 Drachmen oder etwas über zwei Mark. Der Mindesttarif: 35 Drachmen. Man sollte darauf achten, daß der Taxameter eingeschaltet wird. Bei Fahrten über die Stadtgrenze hinaus muß man pro Kilometer zurückgelegter Strecke etwa eine Mark zugrunde legen. Eine Fahrt vom Hotel Esperides am Faliraki-Strand nach Rhodos Stadt kostete rund 250 Drachmen, also etwas über zehn Mark. Zum Vergleich: Mit dem alle halbe Stunde verkehrenden Linienbus, der stets vor der

Hoteltür hält, kostete die gleiche Strecke 25 Drachmen. Nicht einmal 1,10 DM! Die saftigen Treibstoffpreise: Super: 1,37 DM, Normal: 1,19 DM (was aufgrund des günstigen Wechselkurses noch preiswert ist). Apropos Preise. Essen gehen, zumal etwas feiner, kann beim Bezahlen auf den Magen schlagen. Wer glaubt, auf einer Insel müsse man sich mal richtig mit Fisch vollhauen können, dem sei dies ein guter Rat: Schauen Sie sich zuerst die Preise an. Ich mag für mein Leben gerne Shrimps: 51,60 DM(!) wurde in einer Taverne in Hotelnähe für die Portion verlangt. Danke! Kalimari: 25,78 DM. – Haben Sie noch Appetit auf Fisch? Mir war er vergangen, wenngleich man auch welchen für etwas weniger bekam (wenn man sich lange genug umschaute). Geht man davon aus, daß man unsere Gaststättenpreise zugrunde legt, dann wird man auch nicht weiß vor Schreck. Dies sollte nicht abschrecken, sondern bewußt machen: Rhodos ist nicht billig. Dennoch aber preiswert für den, der Geduld hat zu suchen, zu vergleichen.

Jedem Griechen steckt das Handeln im Blut. Wer da nicht aufpaßt, der ärgert sich schnell. Das Restaurant-Personal im Hotel Esperides zum Beispiel war sehr freundlich, sehr aufmerksam, entgegenkommend und – sehr „einnehmend". Beim Wechseln und Herausgeben kann's schon mal vorkommen, daß eine arg erwartungsvolle Verzögerung eintritt. Wird diese Pause der Erwartung nicht durch eine unmißverständliche Forderung nach Rückgabe unterbrochen, dann bedankt man sich sehr für den „Rest". Was viel mehr sein kann, als man als Trinkgeld vorgesehen hatte. Und so etwas läppert sich.

Aufpassen sollte man unbedingt, wenn die Repräsentanten des Reiseveranstalters am Tag nach der Ankunft zu einem lockeren Informationstreff laden. Denn deren Interesse orientiert sich ganz natürlich auf Ihre Zufriedenheit. Weshalb sie wertvolle Tips geben. Ein Beispiel.

Etwa 20% der Hotels bieten ihren Gästen als Service Fahrräder, Motorroller, Motorräder, und Autos zum Mieten. Eine feine Sache, fehlte da nicht die Preis-Transparenz, die Möglichkeit zum echten Vergleich. Sie fehlt, weil unter anderem aufgrund der Wettbewerbsbestimmungen es jeder dritten Person verboten ist, für ein spezielles Unternehmen eine Empfehlung auszusprechen. Die Vertreter Ihres Reiseveranstalters dürfen Ihnen somit nur auf Ihre Anfrage hin sagen, daß zum Beispiel NUR/gut-Reisen mit AVIS ein Übereinkommen getroffen hat, demzufolge NUR/gut-Gäste auf ein preisgünstiges Pauschalangebot zurückgreifen können. Danach kostet ein fotogener Citroën Pony im Safari-Look mit Vollkasko (was nur AVIS bot) und unbegrenzter Kilometerleistung pro Tag rund 100 DM. Für alle Angebotsklassen der AVIS-Offerte gilt im übrigen für NUR/gut-Gäste ein Nachlaß von 10%.



Woran niemand denken mag: Sollte mal ein Unfall passieren – AVIS ist auch zu Hause in greifbarer Nähe. So rücksichtsvoll die Autofahrer gegenüber Fußgängern sind: Außerhalb der Städte wird mit vollem Rohr gefahren.

Wer die entlegenen, die einsamen Gegenden des Südens „erforscht", der sollte stets daran denken. Vor allem bei nicht einsehbaren Kurven. Zu schnell wird mancher leichtsinnig – da kommt ja sowieso keiner. Irrtum, da kommt halt doch mal einer. Wenn's gutgeht, dann fährt er in der Mitte der Straße – und nicht auf der falschen Seite.

Ein Rhodos-Aufenthalt ohne einen Besuch von Lindos: Das ist Krampf. Lindos, weiß getüncht, ist die einzige der drei antiken Städte (Lindos, Kamiros, Ialyssos), die noch heute besiedelt ist. Die am einzigen Naturhafen der Insel gelegene Gemeinde (um unsere Größenvorstellungen zugrunde zu legen) ist terrassenförmig angelegt und hat heimelig-enge, blitzsaubere Gassen mit Kieselstein-Pflasterung. In ihnen wuselt es nur so von Geschäftigkeit und Touristen, die auf die hoch über der Stadt liegende Akropolis steigen. Dieses imposante Monument ist durch einen Vergleich mit anderen Bauwerken dieser Art schon Zeugnis dafür, daß hier der Reichtum einmal zu Hause war. Lindos war einmal einer der größten Handelshäfen des gesamten Mittelmeerraums. Und diese Stadt war einmal sakrales Zentrum der Antike. 2000 v. Chr. etwa sollen die Ureinwohner der Insel, die Telchinen, an dieser Stelle ihre Göttin Lindia verehrt haben. Seither haben Kulturen und Zivilisationen am Auf- und Ausbau der Anlage gewirkt, haben die Ritter des Johanniterordens der strategischen Bedeutung der Anlage entsprechend gewaltige Schutzmauern errichtet.– Lindos bietet von seiner Tempelanlage hoch über dem Dorf nicht nur einen faszinierenden Blick auf die Umgebung, die Bucht und das Meer, es bietet auch eine Vielzahl architektonischer, künstlerischer und folkloristischer Leckereien.

Einen bleibenden Eindruck vermittelt der Besuch des etwa fünf Kilometer südlich von Rhodos Stadt an der Westküste gelegenen Filerimos-Hügels. Von dort, wo einst die Akropolis von Ialyssos gestanden haben soll und heute die Reste einer byzantinischen Klosteranlage in einer gepflegten, von Zypressen bestandenen Gartenanlage vor allem Ruhe suchende Besucher begeistern dürfte, hat man einen einmaligen Blick auf Rhodos Stadt und über große Teile der Insel. Wer diesen während der italienischen Besatzungszeit aufgeforsteten Hügel in den ruhigen Stunden des Spätnachmittags besucht, der versteht leicht, warum er in byzantinischer Zeit den Namen „Freund der Einsamkeit" erhielt. Dort könnte man wirklich zu einem solchen werden.

Wie mottet man Wohnwagen richtig ein?

Obwohl jedes Jahr immer mehr Caravan-Besitzer auch im Winter Quartier beziehen, begnügen sich die meisten Caravaner doch mit den drei anderen Jahreszeiten. Zum Überwintern ist es jedoch nicht damit getan, den Wohnwagen auf seinen vier Stützen Platz nehmen zu lassen, die Tür hinter sich zuzuwerfen und die Hoffnung auf milde Tage ins Gebet einzuschließen. Auch Caravans zeigen sich für Wartung und Pflege dankbar, die sie vor dem Altern und vor Verschleiß bewahren.
Mitunter übertreiben Sommercaravaner aber ihre Fürsorge. Sie glauben ihr Ferienquartier am besten versorgt, wenn sie ihm eine Pelerine über den Kopf stülpen und damit hermetisch gegen heraufziehende Kaltfronten abschirmen. Wohnwagen leiden unter dieser unglückseligen Neigung ihrer Besitzer, die ihnen die Atemluft wegnimmt und sie zu einem Pflegefall macht. Ein unbewohnt abgestellter Caravan muß gut durchlüftet werden, sonst schimmelt und modert es darin in allen Ecken.
Wie man seinen Wohnwagen richtig einmottet, sagen die folgenden Tips:

- Bevor man den Wohnwagen ins Winterquartier schickt, gehört er gründlich gereinigt: Innen, außen und darunter, denn an Fahrwerk und Radkästen festgefressener Dreck leistet der Korrosion Vorschub.
- Caravans brauchen nicht unbedingt ein Dach über dem Kopf. Sie sind wind- und winterfeste Herbergen, die man ohne Gewissensbisse im Freien abstellen kann.
- Wer seinen Wagen im Freien deponiert, sollte öfter mit dem Besen den Schnee abräumen. Nasse Schneemassen können nämlich tonnenschwer wiegen und Schäden am Wohnwagendach anrichten.
- Wohnwagen stehen den ganzen Sommer über auf abgefahrenen Kurbelstützen, deshalb sollten sie sich nicht auch noch im Winter „die Beine in den Bauch stehen", wenn es auch anders geht. Um Achse und Räder zu entlasten und Druckstellen an den Radlagern zu vermeiden, ist es besser, sie im Winterquartier hochzubocken.
- Wie beim Auto gilt auch beim Caravan das winterliche Gebot: Nie mit angezogenen Bremsen abstellen. Rostgefährdete Teile, Bremsgestänge, Kupplung und der Mechanismus der Deichselgruppe sollten eingefettet und mit einer wasserdichten Hülle abgedeckt werden.
- Ein eingewinterter Wohnwagen braucht ausreichend Luft, weshalb die Zwangslüfter unbedingt offenzuhalten sind. Alle anderen Öffnungen gehören hingegen geschlossen. Die Wasserversorgungsanlage muß vor dem Einwintern völlig entleert werden. Die Gasflaschen müssen verschlossen, Klappen, Schrank- und Schiebetüren dagegen geöffnet sein.
- Findet sich für die Polster kein Platz auf dem Speicher, stellt man sie hochkant und so weit von der Außenwand abgerückt auf, daß sie keinen Schaden durch Kondenswasser erleiden.
- Daß sich bei einem abgestellten Wohnwagen Kondenswasser niederschlägt ist unvermeidbar. Eine mit Kochsalz gefüllte Plastikschüssel mildert jedoch das Übel. Salz nimmt Feuchtigkeit auf und hält so den Innenraum trocken.
- Fürsorgliche Caravaner besuchen ihren Wohnwagen einmal im Monat, lüften ihn gut durch, wärmen ihn mit der Heizung auf, erneuern das Kochsalz und wenden die Polster, damit sich kein Muff darin einnistet.

carpress



Neuer Wohnwagen von Tabbert

Mit dem Markgraf stellt Wohnwagenhersteller Tabbert einen Caravan vor, der in Gewicht und Länge zur Mittelklasse gehört. Bei einem Gesamtgewicht von 1000 Kilogramm läßt sich der Markgraf auch von nicht übermäßig großen Zugfahrzeugen an den Haken nehmen. Technisch ist der jüngste Tabbert-Sproß gleich ausgestattet wie seine „Geschwister". Er verfügt über ein Breitspur-Fahrwerk, eine speziell konstruierte Achse und Markenbereifung ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch beim Markgraf findet man das sogenannte, Funktionsband, welches die Elektroinstallation birgt. Sogar seitliche gelbe Rückstrahler, die gesetzlich noch nicht vorgeschrieben sind, gibt es beim Markgraf. Innen bietet er vier bis fünf Personen Platz.

Abgasrohr in Wohnwagen besser geschützt

Das Abgasrohr der Heizung in Wohnwagen und Wohnmobilen ist oft großen Belastungen ausgesetzt: vollgepackte Kleiderschränke oder Verpuffungen durch falsche Bedienung der Heizung setzen ihm zu. Um dem vorzubeugen, kann das Abgasrohr jetzt durch ein aus Edelstahl gefertigtes ersetzt werden. Wie der Hersteller, die Philipp Kreis GmbH, München, mitteilt, soll es absolut unempfindlich sein gegen mechanische Belastung.



Neues Peugeot-Wohnmobil von Weinsberg

Die Karosseriewerke Weinsberg, in Deutschland der einzige Hersteller, der das Basisfahrzeug Peugeot zum Motorcaravan ausbaut, stellte kürzlich ein neues Wohnmobil auf Basis des neuen Peugeot J 9 vor. Dieses Fahrzeug löst den wellblechern wirkenden Weinsberg Peugeot J 7 ab und trägt den Namen „Mundus". Die Einrichtung blieb im großen und ganzen gleich. Der „Mundus" ist 4,73 Meter lang und 2,03 Meter breit. Die Stehhöhe im Wohnbereich beträgt 1,80 Meter. Es stehen zwei Benzin-Motoren (43 kW und 55 kW) sowie zwei Diesel-Motoren (41 kW und 49 kW) zur Auswahl.

Gefährliche Fleckentferner

In Lenkrad 3/80 hatten Sie auf Seite 108 Tips zum Entfernen von Flecken gegeben. Ich möchte davor warnen, Tetra, Benzol oder Methanol zu benutzen, da diese Chemikalien äußerst giftig sind. In der Regel reicht Spiritus aus. Grundsätzlich ist noch festzustellen, daß man unbedingt für gute Lüftung sorgen muß.

Walter Dubronner
7521 Ubstadt

*

Wer den Bericht „So entfernt man Flecken" aufmerksam gelesen hat, dem sträubten sich die Haare zu Berge. Mit den beschriebenen Mittelchen (Fleckenwasser, Benzin, Benzol, Methanol, Aceton und Spiritus) kann außer Flecken auch noch der Wohnwagen und das Leben von Menschen entfernt werden. Geringe Mengen dieser Stoffe genügen, um ein explosives Gas-Luft-Gemisch zu erzeugen.
Ich meine, wer solch hochexplosive Tips an Laien gibt, müßte sich verpflichtet fühlen, die Sicherheitsvorschriften gleich mitzuliefern.

Karl-Heinz Monno
4690 Herne

*

In Lenkrad 3/80 empfehlen Sie Tetrachlorkohlenstoff als Reinigungsmittel, ohne auf dessen Giftigkeit hinzuweisen. Von seiten des Gewerbeaufsichtsamtes wird großer Wert darauf gelegt, daß Tetra – wenn möglich – nicht mehr verwendet wird.

Wilhelm Heß
Seeheim

*

Anm. der Redaktion: Die Fleckenentfernungs-Mittelchen können bei unsachgemäßer Anwendung gefährlich sein. Detaillierte Auskunft, welche Gefahren welcher Stoff birgt, erhält man spätestens beim Kauf des Mittels. Auf den Flaschen-Etiketten wird natürlich auf die Art der Gefahr und auf die sachgemäße Anwendung hingewiesen. Nach Auskunft von Apothekern wird Tetra nicht an Einzelpersonen verkauft.



Ein Heidenspaß für Kind und Kegel:

Herbstferien beim Saller-Bauern!

Mitten im schönen Salzburger Land, in Buchberg/Bischofshofen ladet der schmucke Bauernhof vom Saller-Mathias zum Ferienmachen ein. Viel Erlebnis für die Kinder, viel Erholung für die Eltern. Gemütliche Zimmer, prächtige Bauernstube und Wald, Wiesen, Berge gleich vor der Haustür.



Jetzt zum Herbstferienpreis:

1 Woche Übernachtung mit Frühstück pro Person nur DM 109,–– Kinderermäßigung bei Unterbringung im Elternzimmer 4–12 Jahre 20%. Unter 4 Jahre Regelung am Ort.

3% Rabatt

Holdrio! ...Mit 3% Rabatt in die Alpen von Sondrio!

Livigno Das Eldorado für Wintersportler. Schnee- und sonnensichere Lage auf der italienischen Seite des schweizerischen Graubündner Nationalparks. 1.800 m Seehöhe. Das immense Skigebiet erstreckt sich mit einer Unzahl von Liften bis 2.785 m hoch. 30 km Pisten aller Schwierigkeitsgrade. 60 km Langlaufloipen. Hotels und Restaurants mit bester valtelliner Küche. Eislaufplatz, Kinos, Diskotheken. Ein Tip: Livigno liegt in einer Zollfreizone. Also günstige Preise

Casa Rustica

Unser modernes, gemütlich eingerichtetes Chalet befindet sich am Ortsanfang von Livigno. Ruhige Seitenstraße mit freier sonniger Lage. Die Appartements sind behaglich modern eingerichtet. Unsere Gäste begrüßen wir mit einer Gratisflasche Rotwein.

IAL 1013: Einraumappartement, bestehend aus einem großen Wohnschlafraum mit zwei bis drei Schlafgelegenheiten, Kochwand, Bad, WC, Bidet, ca. 28 qm für max. 2–3 Personen.

IAL 1015: Zweiraumappartement, bestehend aus einem großen, geräumigen Wohnschlafraum, mit zwei bis drei Schlafgelegenheiten ein Doppelzimmer, Kochwand, Bad, WC, Bidet, ca. 40–45 qm für max. 4–5 Personen.

IAL 1016: Mansardenappartement, bestehend aus einem Wohnschlafraum mit offenem Kamin, Sitzgruppe, Küchenwand und ausziehbarer Doppelcouch, 1 Schlafzimmer mit Doppelbett, 1 Schlafzimmer mit Stockbett, Abstellraum, Bad, WC, Bidet, Balkon, ca. 45 qm für 4–6 Personen.

Im Preis inbegriffen: Miete pro Woche und Appartement.

Am Ort zahlbar: Endreinigung IAL 1013 Lit. 12.000,–, IAL 1015 + 1016 Lit 15.000,–, Strom/Heizungskostenpauschale pro Appartement/Woche IAL 1013 Lit. 27.000,–, IAL 1015 Lit. 52.500,–, IAL 1016 Lit. 63.000,–, Kurtaxe lt. Ortstarif.

Mitzubringen: Sämtliche Wäsche (am Ort mietbar Lit. 4500,– Person/Woche).

CASA RUSTICA

Preise pro Einheit + Woche, Anreise: SAMSTAG

Type	1. Sais.	2. Sais.	3. Sais.	4. Sais.
	-1.12.- 20.12. 10.1.- 31.1.	3.1.- 10.1.	31.1.- 25.4.	20.12.- 3.1.
IAL 1013	199,–	287,–	487,–	578,–
IAL 1015	299,–	432,–	748,–	863,–
IAL 1016	399,–	498,–	849,–	974,–

...und wie gesagt, auf alle Preise 3% Rabatt!

jetzt

Hotel Garni Jagdhaus

Umgebaut und renoviert 79/80. Privathaus im Jagdhausstil. Sonnige, ruhige Hanglage mit herrlichem Panoramablick auf Livigno. Nur 300 m vom Mottolino-Skilift entfernt. Direkte Zufahrt zur Langlaufloipe. Ein äußerst empfehlenswertes Hotel. Frühstückszimmer mit offenem Kamin, Hausbar, Fernsehraum. Skiabstellraum mit verschließbaren Abteilen und Schuhtrockenanlage. Alle Zimmer mit Bad oder Dusche, WC, Radio und Telefon. Einige sind für Familien kombinierbar



HOTEL GARNI JAGDHAUS

	1. Sais.	2. Sais.	3. Sais.
	1.12.- 20.12.	3.1.-7.2. 28.3.- 11.4.	20.12.-3.1. 7.2.-28.3. 11.4.-25.4.
DZ/DU od. BAD/ WC/ÜF	215,–	298,–	337,–

Kinderermäßigung: 3 bis 12 Jahre 30%
Mindestaufenthalt Weihnachten: 14 Tage

...und dann noch 3% Buchungsrabatt!

Und was ganz Neues:

Ein Holiday-Weekend in einer anderen Stadt mit 3% ACE-Rabatt!

Hotel Sonnenhof, Bad Gastein

Erstklassiges Hotel, neu und modern im Tiroler Stil. Das Haus liegt in einer großen Wiese abseits der Straße und bietet Restaurant und Bar, Lift, Hallenbad, Sauna, Solarium, Fitneß- und Spielraum, einen Leseraum mit Farbfernseher, einmal wöchentlich Tiroler Abend. Das Haus bietet zwei Typen von Unterkunft.

HOTEL SONNENHOF	1. Sais.	2. Sais.	3. Sais.
	3.1.-31.1.	31.1.-11.4.	20.12.-3.1. 11.4.-25.4.
DZ/DU/WC/BK/ HP/Typ B	283,–	296,–	425,–
DZ/DU od. BAD/ WC/BK/ HP/Typ A	326,–	354,–	498,–
EZ/DU/WC/BK/ HP/Typ B	329,–	338,–	469,–

Typ A: Fernsehanschluß (3 deutschsprachige Programme), Selbstwähltelefon, Bad oder DU/WC, Balkon, Musikanlage und Sitzgarnitur.

Typ B: Wie Typ A jedoch ohne Sitzgruppe und Balkon.

Kinderermäßigung: 3 bis 12 Jahre 30% Mindestaufenthalt Weihnachten: 14 Tage Sonderangebot: bei Ankunft 3.1., 10.1., 17.1. = 14 Tage buchen, 12 Tage bezahlen!

Stuttgart

Zeit der Stadt- und Weinfeste. Erleben Sie Stuttgart von seiner geselligen Seite. Viertelesromantik, deftiges schwäbisches Vesper und die reizvolle Großstadt. Nicht zu vergessen das berühmte Cannstatter Volksfest.

...und weil die Schwaben gerne feiern, aber es nichts kosten soll – zum schwäbischen „Pfennigfuchser-Preis".

Holiday-Weekend im Holiday Inn Stuttgart/Münchingen. Wohnen im Luxushotel mit vorzüglicher schwäbischer Gastlichkeit. Zimmer mit allem Komfort. Bad/WC, Radio, Farb-TV. Klimaanlage. Großes Buffet-Frühstück. Welcome-Drink zur Begrüßung. Sauna, Solarium, Hallenbad. Disco-Pub, Rebkammer.

Preis pro Person 1 Nacht im DZ 70,–

Zürich

Die Stadt zum bummeln, viel erleben und sich wohlfühlen. Kulturelle Museen, stille Gassen, bunte Cafes und Kneipen. Herrliche Spaziergänge und Ausflüge in nächste Umgebung mit vielen landschaftlichen Reizen. Jetzt wäre die richtige Zeit dazu.

Ein Zürich-Weekend zum „Grüezi-Preis": Holiday-Weekend im Holiday Inn Zürich-Regensdorf, incl. Weekendprogramm:
Stadtrundfahrt
Fahrradbenützung
1 Stunde Kegeln
Zimmer mit allem Komfort. Bad/WC, Radio, Farb-TV. Klimaanlage. Großes Buffetfrühstück. Sauna, Hallenbad, Diskothek, Kegelbahn.

Preis pro Person 1 Nacht im DZ 93,–

Ein neues Glanzlicht im ACE-Reiseprogramm:

3% Rabatt

Hotel Zirm



Pozza die Fassa, Dolomiten.

Das ist der Geheimtip für Natur- und Bergfreunde. Denn das Fassatal zählt zu den schönsten Tälern des Dolomitengebirges. Ideales schnee- und sonnensicheres Gebiet. Hunderte von Kilometern bestpräparierter Pisten und Loipen, Eislaufplätze, Rodelbahnen.

...und ein prächtiges Hotel: bequem, komfortabel und mit allem ausgestattet, was den Aufenthalt zur Erholung macht. Gelobte Küche mit den kulinarischen Erlebnissen Südtirols. Aufenthaltsraum mit offenem Kamin. Hifi-Musik und Farbfernsehen. Kostenlose Hallenbadbenützung im Hotel gegenüber. Alle Zimmer mit Dusche oder Bad/WC, Telefon (meist mit Balkon).

Der Spezial-ACE-Preis zum Kennenlernen:
1 Woche ÜF. p.P. **ab DM 165,--.**

...Mark pro Woche billiger!

Caravan-...rien in Zell am See

...) neue ACE-Wohnwagen ...uf gepflegtem Standplatz ...irekt am See. Ein absoluter ...rlaubshit für Wanderer, ...ergsteiger und Wasser...portler. Zell am See, inter...national bekannter Ferienort ...mit reizvoller landschaft...licher Lage und grandiosem Gipfelpanorama.

Wohnwagen Typ 660 für 5 Personen pro Woche und Wohnwagen jetzt statt 350,–

nur 320,-- Mark.

...bitte beachten Sie, dieses äußerst knapp kalkulierte Sonderangebot gilt nur bis 15. Dez. 80!

Tore, Body-checks und Powerplay mit 3% Rabatt sind Sie dabei!

Eishockey-WM 1981 in Göteborg!

Das Erlebnis für Eishockeyfans:
10 Tage „Eishockey total" im Scandinavium von Göteborg/Schweden. Mit Stena-Line.



Im Reisepreis enthalten: Schiffsreise Kiel-Göteborg-Kiel. 2 x Abendessen und Frühstück an Bord. 7 x Übernachtung im 1. Klasse Hotel in Göteborg (i. Doppelzimmer). 4 Eintrittskarten zu allen Qualifikationsspielen. 8 Eintrittskarten zu Finalspielen.

Termin: 13.4.-22.4.1981.

(Sie sollten sich jetzt schon Ihren Platz sichern!)
Reisepreis pro Person 1060,–

3% Vorbuchungs-Rabatt

auto club ACE europa — Reservierungs-Coupon

Einsenden an:
ACE Reisedienst GmbH,
Schmidener Straße 233, Tel.: 0711/50671
7000 Stuttgart 50.

Bitte Unterlagen von: ____________

Name: ____________

Straße: ____________

Ort: ____________

Was ist der Inhalt eines Verbandkasten eigentlich wert?

Ganz schön teuer

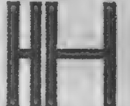
Im Sommer dieses Jahres tauschte der ACE bei 100 Autofahrern deren alte Verbandkästen und -kissen gegen neue aus. Ein Notarzt untersuchte daraufhin die alten Autoapotheken und fand ein Chaos aus Müll und Mull. Nur 26 Prozent waren in Ordnung. Lenkrad berichtete in seiner letzten Ausgabe über diese Aktion.

Die Resonanz aus der Öffentlichkeit war groß, ebenso die Betroffenheit. Das Bundesverkehrsministerium, angeregt durch das schlechte Ergebnis, hat daraufhin die Vereinigung der Technischen Überw[...]chungsvereine gebeten, „in [...]ner zeitlich befristeten Aktio[...] bei den TÜV-Untersuchunge[...] auch den Zustand und den Inhalt der Verbandkästen bundesweit kritisch zu überprüfen". Ob die Leute vom TÜV mit dieser Überprüfung nicht etwas überfordert sind, mag bezweifelt werden.

Ein weiterer Erfolg der Aktion ist, daß die zuständigen Stellen prüfen sollen, ob es sinnvoll ist, beim Verbandmaterial Kreide mitzuführen. In der Regel zerbröckelt diese nur und überzieht das Verbandmaterial mit

Inhalt DIN 13 163 + 13 164

entsprechend § 35 h der StVZO



Anz.	Inhalt		
1	Spule Heftpflaster, 2,5 cm x 5 m		A DIN 13 019
1	Wundschnellverband, elast., 6 cm x 50 cm		E DIN 13 019
3	Wundschnellverbände, elast., 6 cm x 10 cm		E DIN 13 019
1	Verbandpäckchen groß, steril		G DIN 13 151
3	Verbandpäckchen mittel, steril		M DIN 13 151
1	Brandwunden-Verbandtuch, 60 x 80 cm, steril		A DIN 13 152
3	Brandwunden-Verbandpäckchen, steril		BR DIN 13 153
3	Mullbinden, 6 cm x 4 m	MB 20 ZW/Bw	DIN 61 631
6	Mullbinden, 8 cm x 4 m	MB 20 ZW/Bw	DIN 61 631
1	Packung mit 5 Zellstoff-Mullkompressen 10 x 10 cm, einzeln verpackt, steril		A DIN 19 310
5	Dreiecktücher, 96 x 96 x 136 cm, rohweiß		MB 20 DIN 61 631
1	Universal-Verbandschere, 14 cm lang		DIN 13 168
12	Sicherheitsnadeln		B 140 DIN 58 279
1	Stück weiße Kreide		B 50 DIN 7 404
1	Broschüre „Sofortmaßnahmen am Unfallort".		


Mullbinde
Mullbinde
8 cm x 4 m
DIN
Verbandpäckchen
HARTMANN
DIN Brandwunden-
Verbandpäckchen
HARTMANN
BR DIN 13153
FIRST AID PACKET FOR BURNS
PANSEMENT D'URGENCE POUR BRULURES
Nr. 782 822/9 · PZ-Nr. 014353 0
Kompresse 350 x 450 mm
Gebrauchsanweisung umseitig
keimfrei
HARTMANN
DIN
Verbandpäckchen
Nr. 780 823/2
Gebrauchsanweisung umseitig
Hier einreißen!
Zellin D
5 Stück 10x10
HARTMANN
reiecktuch
weich und strapazierfähig
G
DIN
Brandwunden-
Verbandtuch
A DIN 13152
SPECIAL COMPRESS FOR BURNS small type
COMPRESSE SPECIALE POUR BRÛLURES petit format
Nr. 783821/8 · PZ-Nr. 0148547
keimfrei

einem feinem Staub. Jeder Autofahrer sollte deshalb von Zeit zu Zeit einen Blick in seinen Verbandkasten oder -kissen werfen und nachsehen, ob er mit Müll statt mit Mull durch die Lande fährt.
Die ACE-Untersuchung hatte auch ergeben, daß nur jeder dritte Autofahrer seinen benutzten Kasten wieder auffrischte. Aber nichts im Kasten

Jeder dritte hat nichts im Kasten

zu haben ist nicht schlimmer, als mit kaputten Binden, verklebten Pflastern oder verdreckten Mullkompressen ausgestattet zu sein, denn die helfen im Ernstfall nämlich auch nicht viel.
Doch nehmen wir einmal an, Sie wollen Ihren Verbandkasten auf den neuesten Stand bringen. Das Leukoplast ist verklebt, der Wundschnellverband, das Pflaster, ist zum Teil verbraucht und verdreckt, zwei der fünf Dreieckstücher sind unansehnlich und es fehlen drei Mullbinden. Was tun Sie? Sie gehen in eine Apotheke und kaufen sich die Dinge, aber normgerecht, wie es die DIN 13164 vorschreibt. Das Leukoplast, der Fachausdruck ist Heftpflaster, kostet zwischen drei und vier Mark. Für die Dreieckstücher müssen Sie schon etwas tiefer in die Tasche greifen, fünf bis sechs Mark pro Stück. Die Mullbinden sind wieder verhältnismäßig billig, rund eine Mark für ein Päckchen.

Fünf Mark für ein Stück Baumwolle

Wenn Sie bisher mit den Warenbezeichnungen noch keine Schwierigkeiten hatten („Heftpflaster A 5x2,5 DIN 13019 Spule mit Außenschutz“, „Mullbinde MB 20-8 DIN 61631 ZW/Bw“), so stellen sie sich spätestens beim Wundschnellverband ein. Erstens sind auch für Apotheker Namen wie Leukoplast gängiger als Heftpflaster oder Pflaster geläufiger als Wundschnellverband, und zweitens ist auch so mancher Arzneimittelverkäufer bei den vielen Bezeichnungen schlicht am Ende: Wundschnellverband E 10x6 DIN 13019. „Bedeutet ‚10‘ die Länge?“ lautete häufig die Frage jenseits des Ladentisches. Denn, so stellte sich nach dem Rätselraten heraus, wenn „10“ tatsächlich die Länge des Pflasters ist, gibt es das gar nicht. Hier geht es schon einmal los. Den Kasten normgerecht auffüllen ist nicht möglich. Statt den geforderten drei, zehn Zentimeter langen Pflaster müssen Sie sich ein 50 Zentimeter langes zulegen. Kostenpunkt für das große: knapp zwei Mark. Nur eine Apotheke war übrigens in der Lage, uns kleine Pflaster zu beschaffen. Der Gang an die Kasse wird Sie dann ein zweites Mal ernüchtern. Fast 20 Mark müßten Sie für die paar Sachen bezahlen. Wenn Sie noch fünf Mark dazulegen, bekommen Sie einen neuen Verbandkasten beim ACE, normgerecht natürlich

Im Kaufhaus um die Ecke ist es billiger

und noch mit Kreide. Im Durchschnitt werden Verbandkästen im Handel um 30 Mark angeboten.
Von vier verschiedenen Apotheken haben wir uns die Preise auflisten lassen, wenn der Inhalt eines Verbandkasten einzeln nachgekauft wird. Eine Apothekerin riet uns dabei gleich ab, bei ihr eine Verbandschere zu kaufen: „Die bekommen Sie im Kaufhaus um die Ecke viel billiger.“ Eine andere hätte uns aber ohne mit der Wimper zu zucken eine Schere für sechs Mark verkauft. Das geflügelte Wort „das hast Du wohl in der Apotheke gekauft“ trifft immer noch zu.
Leider war nur eine Apotheke im Stande, uns für alle Artikel aus dem DIN-Kasten Preise zu

Starker Wettbewerb unter den Herstellern

nennen. Danach hätte der Verbandkasten beziehungsweise das Kissen einen Wert von 102,40 Mark! Nicht enthalten sind in diesem Preis die Unfallfibel, das Stück weiße Kreide und das Inhaltsverzeichnis.
Wir befragten daraufhin den größten Verbandstoffhersteller der Bundesrepublik, die Hartmann AG, wie denn eine solche Preisdifferenz zustande kommen könne?
Bei Hartmann erklärte man sich das vor allem durch das komplizierte Vertriebssystem bei Apotheken, die entweder sehr kleine Mengen beim Hersteller direkt ordern oder über Pharmagroßhändler beliefert werden, die ihrerseits verdienen wollen. Daneben dürfe man auch nicht vergessen, daß unter den Verbandkastenherstellern zur Zeit ein starker Wettbewerb herrscht, der in erster Linie über den Preis ausgetragen wird. Hartmann gab zu, mit Verbandkästen und -kissen nicht viel Gewinn zu machen.
Ähnlich geht es wohl auch anderen Unternehmen. Hartmann betonte, daß man in Apotheken einen Verbandkasten auch nicht für 30 Mark bekäme, 40 bis 50 Mark seien realer. Auch unsere Umfrage bestätigt: Am günstigsten kauft man die Autoapotheke in Verbrauchermärkten oder beim ACE.
Übrigens hat man von öffentlicher Seite dem ganzen Themenkomplex bisher noch keine große Bedeutung beigemessen. In Untersuchungen der Bun-

TÜV soll Verbandskasten überprüfen

desanstalt für Straßenwesen zum Bereich „Verhalten am Unfallort“ wurde niemals der Zustand der Verbandkästen beziehungsweise des Verbandmaterials angesprochen. Selbst Notärzte haben bisher bei Befragungen der Bundesanstalt keinerlei Hinweise in Sachen Verbandkästen gegeben.
Die Reaktion des Bundesverkehrsministeriums, die Technischen Überwachungsvereine zu bitten, die Verbandkästen auf deren Inhalt zu überprüfen, zeigt aber ganz deutlich, daß ACE Lenkrad mit dem Autoapothekentest den Finger offensichtlich in eine Wunde gelegt hat. Jetzt bleibt abzuwarten, ob der „Patient Verbandkasten“ mit Erster Hilfe oder aber einer Operation geheilt werden kann.

bic

Verbandkasten-Inhalt	Apotheke I	Apotheke II	Apotheke III	Apotheke IV
1 Heftpflaster A 5 x 2,5 DIN 13019 Spule mit Außenschutz	3,49	3,88	3,50	3,50
1 Wundschnellverband E 50 x 6 DIN 13019	2,51	1,81	*2	1,80
3 Wundschnellverband E 10 x 6 DIN 13019	13,65	*2	*2	*2
1 Verbandpäckchen G DIN 13151	2,89	3,07	2,89	3,10
3 Verbandpäckchen M DIN 13151	7,59	7,86	7,59	7,80
1 Brandwundenverbandtuch A DIN 13152	10,—	8,41	*2	8,30
3 Brandwundenverbandpäckchen BR DIN 13153	15,12	15,72	15,72	15,60
6 Mullbinde MB 20-8 DIN 61631 ZW/Bw	6,60	7,20	6,60	7,20
3 Mullbinde MB 20-6 DIN 61631 ZW/Bw	3,—	3,15	3,—	3,15
1 Packung zu 5 Zellstoff-Mullkompressen mit beidseitigem Mullbelag, 100 x 100 mm, einzeln steril verpackt*1	2,05	1,99	*2	2,15
5 Dreiecktuch 90x90x127 mm, DIN 13168 – rohweiß, einzeln verpackt	28,50	27,55	26,20	27,—
1 Verbandschere 140 DIN 13111 – A oder Verbandschere abgeknickt mit Kopf, 140 mm lang, unzerbrechlich, Korrosionsschutz durch Vernickelung und/oder Verchromung	6,—	1,84	*2	2,—
12 Sicherheitsnadeln B 50 DIN 7404 – vernickelt, in Faltschachtel	1,—	*2	1,23	*2
1 Unfallfibel oder Anleitung zur Ersten Hilfe bei Unfällen	*2	*2	*2	*2
1 Inhaltsverzeichnis	*2	*2	*2	*2
1 Stück weiße Kreide	*2	*2	*2	*2
	102,40	82,48	66,73	81,60

*1 nur noch als 10-Stück-Packung lieferbar
*2 nicht in dieser Apotheke erhältlich

Erste Hilfe für uns alle aber wie? (3)



von Dr. Manfred Jungchen

Sie haben's gelernt, als Sie den Führerschein machten. Sie müßten eigentlich wissen, wie man Verletzte rettet und wie man sie lagert. Doch Hand aufs Herz: Wann haben Sie schon geholfen – und wie? Wir wollen Ihr Wissen auffrischen, wir wollen Sie davon überzeugen, daß es richtig und wichtig ist: Jeder von uns kann helfen, jeder muß es können. Denn jeder von uns möchte ja auch, daß ihm geholfen wird. Schnell und vor allem richtig. Dabei kann man viel falsch machen. Prüfen Sie also selbst, ob Sie noch fit sind.



1

Frage 1

Sie liegen am überfüllten Badestrand. Plötzlich sehen Sie, wie ein junger Mann, 20 Meter vom Ufer weg, in einer Untiefe untergeht. Was tun Sie?

a) Ich rufe sofort die Wasserrettung.

b) Ich schwimme sofort zu ihm hin, um ihn an Land zu bringen.

c) Ich rufe laut um Hilfe.

d) Ich werfe sofort einen Rettungsring in diese Richtung.



2

Frage 2

Woran können auch Sie als Laie erkennen, daß ein Verunglückter einen Schock erlitten hat?

a) An der weiten Pupille des Verunglückten.

b) Am schnellen Puls bei kaltschweißiger, blasser Haut.

c) Am niedrigen Puls bei rotem Gesicht und warmem Schwitzen.

d) An der Größe der blutenden Wunden.



3

Frage 3

Wie helfen Sie als Laie einem Verunglückten, der einen Schock hat und über keine besondere Schmerzen klagt?

a) Hinlegen, Oberkörper erhöht, Beine tief.

b) Hinlegen, Gesäß und Beine höher als das Herz lagern.

c) Sofort den Rettungsdienst alarmieren.

d) Aufsetzen und irgendwo anlehnen, Kragen öffnen, Schweiß abtupfen.



Hier ist es passiert: Die Luftmatratze wird abgetrieben: Der Schwimmer kann sie nicht mehr erreichen.



Der Retter naht mit dem Boot und wirft die Rettungsleine mit dem Styroporball.



So ist es richtig: Die Rettungsleine langsam ans Boot heranziehen . . .



. . . und der Verunglückten bei abgeschaltetem Motor übers Heck ins Boot helfen.

Wasserunfall

Immer wieder fallen Menschen von Booten ins Wasser, stürzen Kinder beim Spielen in Kanäle oder von Steganlagen. Wenn sie nicht schwimmen können oder vor Erschöpfung nicht ans Ufer gelangen, gehen sie unter und ertrinken.

Hilfe muß sofort beginnen, nur dann kann sie noch rechtzeitig kommen.

Wenige Minuten entscheiden!
Werden Sie Zeuge eines Wasserunfalls, müssen Sie irgendwie helfen – alle anderen kommen fast immer zu spät.

Darum: Lernen Sie, wie man bei Wasserunfällen hilft, besuchen Sie eine kostenlose Rettungsschwimmerausbildung bei der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft oder der Wasserwacht des Roten Kreuzes. Jeder Schwimmer, jeder Bootsbesitzer, jeder Sportler sollte Rettungsschwimmer sein.

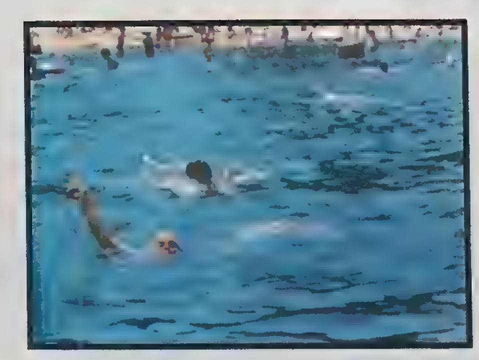
Worauf kommt es beim Retten Ertrinkender besonders an:
Schützen Sie sich selbst:
Benutzen Sie Rettungsringe, wenn es direkt am Ufer passiert ist. Schauen Sie, ob ein Boot zur Verfügung steht. Verwenden Sie zur Rettung Schwimmhilfen wie z. B. Bretter – aber nur, wenn diese Geräte sofort, ohne Zeitverzug vorhanden sind.

Mit einem Boot erreichen Sie rasch die Unfallstelle, wenn jemand weit weg vom Ufer von der Luftmatratze fällt und zu ertrinken droht. Sind Sie allein, sollten Sie nur im äußersten Notfall selbst ins Wasser springen: wenn der Verunglückte bewußtlos wird. Sonst werfen Sie ihm den Rettungsball oder Rettungsring zu oder reichen ihm ein Paddel zum Festhalten. Wichtig: Schalten Sie immer den Motor ganz ab, wenn Sie nahe an einer Person sind, die im Wasser ist. Bei abgeschaltetem Motor helfen Sie dem Verunglückten am besten über das Heck ins Boot.

Wenn Sie sich entscheiden, zum Ertrinkenden hinzuschwimmen:
Legen Sie die Kleidung ab. Schwimmen Sie bis auf wenige Meter heran. Ist der Verunglückte unruhig, beruhigen Sie ihn und warten Sie etwas. Passen Sie auf, daß er Sie nicht angreift und in seiner Angst unter Wasser drückt. Ergreifen Sie ihn darum immer von hinten.

All das lernen Sie praktisch in der Rettungsschwimmerausbildung.

Haben Sie oder andere Helfer den Verunglückten an Land gebracht, dann prüfen Sie Bewußtsein, Atmung, Puls und helfen Sie sofort. In der Rettungsschwimmerausbildung lernen Sie die Wiederbelebung von Herz und Atmung.



Fast unbemerkt schwebt ein Nichtschwimmer in Lebensgefahr.



Der Retter nähert sich von hinten und versucht den wild um sich Schlagenden zu beruhigen.



Dann wird der Verunglückte mit über Wasser gehaltenem Kopf ins flache Wasser gezogen.



Mit dem Rautek-Griff wird der Verunglückte ans Ufer geschleppt.

Zur ersten Frage:

Falsch ist es, sofort fremde Hilfe zu holen oder sich auf einen von den vielen anderen Badegästen zu verlassen. Eile ist geboten. Falsch ist auch für Ungeübte das Benutzen eines Rettungsringes: Nicht mal 10 Meter werden Sie ihn werfen!

Richtig ist es, sofort selbst zu dem Verunglückten hinzulaufen oder hinzuschwimmen. Ist er bewußtlos, schleppen Sie ihn sofort an Land. Prüfen Sie Atmung, Puls und helfen Sie rasch. Schlägt er vor Angst um sich, hüten Sie sich davor, gepackt zu werden. In Todesangst wird er sich an Sie krallen. Schwimmen Sie von hinten heran, halten Sie etwas Abstand und beruhigen Sie ihn. Das schützt auch Sie. Bleiben Sie bei ihm und packen Sie ihn mit festem Griff, wenn er ermattet oder unterzugehen droht. Lernen Sie all das in einer Rettungsschwimmerausbildung.

Schock

Für die Erhaltung unseres Lebens und aller unserer Körperfunktionen (wie Denken, Laufen usw.) ist ein richtig funktionierender Blutkreislauf von allergrößter Bedeutung. Unser Blut fließt in einem geschlossenen „Röhrensystem" von Arterien, Venen und vielen kleinen Verästelungen zu jedem Punkt des Körpers. Das Blut bringt in alle unsere Organe wie Gehirn, Leber oder z. B. Muskeln Sauerstoff aus der Lunge, außerdem Nahrungsbestandteile. Bei Störungen dieser ständigen Zufuhr entsteht in den Organen ein vorübergehender oder womöglich ein bleibender Schaden.
Die Pumpe in diesen Röhren des Blutkreislaufes ist das Herz. Es schlägt 60- bis 80mal in jeder Minute. Dabei zieht es sich regelmäßig zusammen und drückt dadurch das Blut in die Arterien hinein. Danach erschlafft es wieder und füllt sich neu aus den Venen. Die Steuerung und Regelung von Herz und Kreislauf geschieht ohne unser Zutun vollautomatisch. Jede Pumpleistung können Sie als „Puls" an den Arterien tasten, normalerweise 60 bis 80 Pulse pro Minute.
Das Tasten des Pulses am Unterarm, im Handgelenksbereich, kennt jeder vom Arztbesuch und von den Schwestern her im Krankenhaus. Im Notfall versagt diese Methode jedoch oft. Besser und sicherer können Sie den Puls tasten und zählen an der



So prüft man den Pulsschlag an der Halsschlagader.

Halsschlagader neben dem Adamsapfel (s. Bild) oder in der Leistenbeuge. Tasten Sie nie mit Ihrem Daumen, sondern mit den übrigen vier Fingern.

Sie sollten das einmal bei Ihren Freunden oder in der Familie probieren – nur so können Sie es für den Notfall lernen.

Nach Unfällen aller Art, nach großen oder kleinen Verletzungen, tritt eine gefährliche Störung unseres Kreislaufsystems häufig auf:

Der Schock

Beim Schock kann das Herz nicht soviel Blut pumpen wie der Körper eigentlich braucht. Dem Blutkreislauf fehlt nämlich ein Teil der Blutmenge. Entweder weil eine länger anhaltende Blutung aus einer großen Wunde zum Blutverlust geführt hat – oder weil eine Fehlsteuerung unserer Automatik „Speicher" in den Venen öffnet, in die ein Teil des Blutes für eine Weile abfließt. Man sagt, das Blut „versackt" im Bauchraum. Diese Fehlsteuerung kann durch starken Schmerz oder schon durch den bloßen Schreck bei einem Unfall ausgelöst werden. Auch ohne sichtbare Verletzungen ist ein Schock möglich. Der Körper hilft sich, indem das Herz schneller schlägt, oft 100 Schläge pro Minute und mehr.
Damit genug Blut zum Gehirn fließen kann, schaltet die Regelzentrale „unwichtige" Körperteile aus, z. B. die Haut wird kalt, blaß und schweißig.
An diesen beiden Zeichen können auch Sie als Laie einen Schock erkennen.

Die Haut wird kalt, blaß und schweißig. 100 Puls-Schläge pro Minute und mehr. An diesen beiden Zeichen können auch Sie als Laie einen Schock erkennen.

Leicht zu lernen

Schockpatienten sind außerdem oft unruhig, sie frieren, haben Angst und merken gar nicht so recht, was mit ihnen passiert. Unbehandelt kann der Schock lebensgefährlich sein: Er führt zu Nierenschäden, zu Bewußtlosigkeit mit allen ihren Gefahren, später zu Störungen von Atmung und Blutkreislauf und schließlich zum Tod.

Darum: Helfen Sie rasch und ohne Zeitverlust.

Leicht zu lernen

Die wichtigste Hilfe durch Laien, also durch Sie, ist die richtige Lagerung.

Jeder mit einem Schock muß in die Schocklage.

Leicht zu lernen

Der Verunglückte muß liegen.

Das Gesäß muß höher liegen als das Herz.

Die Beine sollen hochgehalten werden.

Alle diese Maßnahmen sollen den Blutfluß zum Herzen verbessern helfen. Ist der Verunglückte bei Bewußtsein, soll er auf dem Rücken liegen. Wenn er bewußtlos ist, muß er in die Seitenlage, damit er nicht ersticken kann. In diesem Fall, wenn möglich auf schrägem Boden, Beine höher und Kopf tiefer. Wie man die Schocklage richtig macht, sollten Sie unter fachmännischer Anleitung lernen und üben: In einem Erste-Hilfe-Kurs.



Richtig gehandelt: Bei Schockgefahr die Beine am nächsbesten Baum hochlegen.

Außerdem müssen Sie blutende Wunden verbinden, um den Blutverlust zu stoppen – dazu später mehr. Decken Sie den Schockpatienten zu, wenn er friert. Beruhigen Sie ihn und sorgen Sie für äußere Ruhe, indem Sie Gaffer fernhalten. Die Lagerung in der Schocklage wird oft schon nach wenigen Minuten Erfolg zeigen: Der Verunglückte bekommt einen ruhigen Puls, die Blässe nimmt ab, sein Zustand normalisiert sich insgesamt. Lassen Sie ihn trotzdem in der Schocklage liegen, bis der Rettungsdienst eintrifft.

Nie dürfen Sie einen Verunglückten mit Schockzeichen in einem Personenwagen zum Arzt fahren, auch wenn Schocklagerung möglich wäre. Ein solcher Behelfstransport kann den Schock erheblich verschlimmern und das Leben in Gefahr bringen.

Zur zweiten Frage:

Falsch ist die Beurteilung des Schocks nach den blutenden Wunden. Schock entsteht auch bei kleineren Wunden, bei inneren Verletzungen oder nur durch Schmerz und Schreck. Weite Pupille oder hochrotes Gesicht weisen nicht auf den Schock hin.
Richtig sind Beurteilung von Puls und Haut. Puls über 100 pro Minute und kaltblasse, schweißige Haut signalisieren Ihnen den Schock. Helfen Sie sofort, bevor der Schaden größer wird.

Zur dritten Frage:

Falsch ist es, jemanden mit Schock mit erhöhtem Oberkörper zu lagern. Egal ob sitzend oder liegend, der Schock würde zunehmen. Falsch ist es auch sofort wegzulaufen. Zeitverlust! Erst helfen, dann Hilfe holen.
Richtig ist die Lagerung in der Schocklage. Der Verletzte liegt; Gesäß und Beine liegen höher als das Herz. Schon bei geringen Zeichen des Schocks müssen Sie den Verletzten immer so lagern. So können Sie sofort helfen und Verschlechterung und Lebensgefahr abwenden.
Bei mehreren Helfern alarmiert einer den Rettungsdienst und die anderen kümmern sich um die Verunglückten. Sind Sie aber allein, sollten Sie bei drohendem oder vorhandenem Schock die Verletzten in die Schocklage bringen, bevor Sie Hilfe holen.

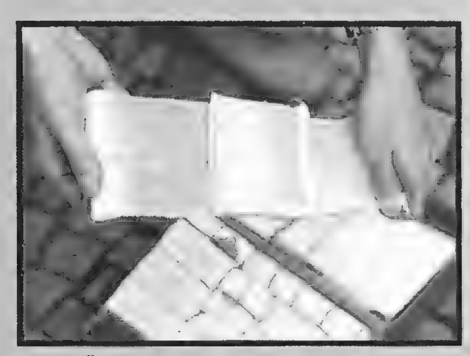
Wunden und Blutungen

Wenn unsere äußere Haut verletzt wird, entsteht eine Wunde. Je nach Art des Schadens sehen wir z. B. eine Schnittwunde, eine Rißwunde, eine Platzwunde oder eine Schürfwunde. Verletzungen sind immer schmerzhaft und alle Wunden bluten – mal etwas mehr, mal etwas weniger.
Blutende Wunden werden von Laien immer für sehr gefährlich gehalten, für gefährlicher als sie meist sind. Blut auf dem Boden oder der Kleidung sieht dramatisch aus. Viele fürchten sofort, der Verletzte könnte verbluten. Viel zu oft wird sofort und unbedenklich der Arm oder das Bein abgebunden. Sicher, die Blutzufuhr ist sofort unterbrochen und die Blutung hört auf. Aber in fast allen Situationen ist rasches Abbinden falsch, es ist sehr gefährlich. Schwerste Schäden im Wundgebiet und für den ganzen Körper können die Folgen sein.

Was soll, was kann nun aber der Laie mit Verwundeten tun?

Den Verwundeten hinlegen oder hinsetzen.
Übrigens: Ein Erwachsener hat ca. sechs Liter Blut. Ein Verlust von einem Viertel oder halben Liter wird immer gut vertragen. Gießen Sie doch einmal einen Viertel Liter Wasser auf den Boden, damit Sie diese Menge einmal gesehen haben. Die meisten Wunden bluten viel weniger stark als man annimmt.

Wenn möglich, die Wunde höher lagern als das Herz – also z. B. den Arm einfach hochhalten.
Oft reichen diese einfachen Maßnahmen aus, die Zufuhr neuen Blutes so herabzusetzen, daß die Blutung langsamer wird oder sogar aufhört und die körpereigene Blutstillung in Gang kommt.
Sie sollen eine Wunde stets nur mit einer keimfreien Mullauflage bedecken und diese mit Pflaster oder Binden festhalten.



Beim Öffnen des Verbandpäckchens müssen Sie darauf achten, daß die keimfreie Mullauflage nicht berührt wird.

Niemals kann der Laie über die Gefährlichkeit einer Wunde entscheiden. Nur der Arzt kann sagen, wie eine Verletzung endgültig zu behandeln ist. Darum: Schicken Sie jeden Verwundeten zum Arzt. Nach Arbeitsunfällen: Beim Unfallarzt der Berufsgenossenschaften vorstellen.
Nie darf ohne ausdrückliche Anweisung des Arztes eine Wunde mit Watte, Salben, Cremes, Pudern oder irgendwelchen desinfizierenden Lösungen oder Hausmittelchen bedeckt werden.
Nach Hochlagern und Verbinden hören viele Wunden auf zu bluten. Blutet es aber weiter, müssen Sie einen Druckverband anlegen, nicht sofort abbinden.
Der erste Verband wird belassen. Genau über die Wunde wird irgendein Polster auf



den Verband gelegt. Ein ungeöffnetes Verbandpäckchen oder ein Päckchen Papiertaschentücher ist gut geeignet dafür. Dies Polster wird nun mit einer Binde kräftig angewickelt, und zwar so, daß es auf die Wunde drückt. Dieser Druck soll die Blutung stoppen.
Auch hierbei kann sich jederzeit ein Schock entwickeln. Achten Sie darauf. Bei jedem Verunglückten müssen Sie an die Gefahr des Schocks denken. Immer bei großem Blutverlust, aber auch wenn keine Wunden sichtbar sind. Prüfen Sie darum Puls und Aussehen, und wenn nötig:

Bei Schockgefahr – Lagern in der Schocklage.



Wie von vielen unserer Leser bemerkt, wurden durch ein bedauerliches Mißgeschick, in ACE-Lenkrad, Heft 4, die Antworten zu den Fragen eins und zwei vertauscht. Nachstehend brigen wir nun die richtigen Antworten zu den richtigen Fragen.



Frage 1

Nach einem Verkehrsunfall ist der Fahrer bewußtlos über dem Lenkrad zusammengesunken. Was tun Sie mit ihm? (Nach Absichern)

a) Sitzen lassen und dafür sorgen, daß ihn keiner anfaßt, bis die Polizei kommt.

b) Ich ziehe ihn vorsichtig aus dem Auto und lagere ihn mit einigem Abstand in der Seitenlage.

c) Jackenkragen öffnen und vorsichtig auf dem Rücken auf die Vordersitze legen.

d) Ich lasse ihn sitzen und alarmiere sofort und ohne Zeitverlust den Notarzt.

Zur ersten Frage:

Falsch ist es, einen Bewußtlosen in sitzender Lage zu belassen und ihn nicht aus dem Gefahrenbereich zu entfernen. Der Bewußtlose droht an eigener Zunge oder Erbrochenem zu ersticken. Falsch ist auch, vor eigener Hilfeleistung fremde Hilfe zu holen. Sie käme sicher zu spät.
Richtig ist es, den Bewußtlosen, wenn er atmet, in die Seitenlage zu bringen. So können Sie dafür sorgen, daß die Atemwege frei bleiben. Sind Sie zu mehreren, alarmiert einer den Rettungsdienst, die anderen helfen den Verunglückten.
Sind Sie aber allein, müssen Sie erst selbst helfen, bevor Sie Hilfe holen.



Frage 2

Woran können Sie als Laie erkennen, daß ein Verunglückter bewußtlos ist?

a) an der weiten Pupille

b) am niedrigen Puls

c) der Verunglückte ist kalt-schweißig und blaß

d) der Verunglückte reagiert nicht auf Ansprechen und Schmerzreiz.

Zur zweiten Frage:

Falsch sind die Antworten a bis c, sie zeigen andere Störungen. Richtig ist es, daß der Laie die Bewußtlosigkeit einfach daran erkennt, daß der Verunglückte auf Ansprechen und Schmerz überhaupt nicht reagiert. Das Erkennen der Bewußtlosigkeit muß Ihnen sofort „Lebensgefahr droht" signalisieren. Kümmern Sie sich sofort um den Bewußtlosen.

FAHRLEHRER
Ausbildung
+
OMNIBUS-KURZAUSBILDUNG
auch **ohne** die sonst notwendige
Fahrpraxis Kl. 2
durch **BKF**-Schule
ROLF ROBITSCHEK
7988 Wangen/Allgäu, 075 22/66 61
amtlich anerkannt

SCHLAFSACK
U.S.ARMY, 2547/C



Neu, wasserabstossend, dick gefüttert mit Orlon und Wolle (**Füllungsgarantie!**), sehr warm. Geeignet für Übernachtungen im Freien. Gewicht: 3,3 kg. Länge: 2,3 m. Spitzenprodukt zu Schlagerpreis: **Nur DM 98.–** inkl. MWSt. Traghülle **DM 14.–**. NN-Versand (od. im voraus Scheck: 1 Stk m. Hülle = DM 117.–, 2 Stk m. H. = DM 234.–). Rückgaberecht.
N. MOJON+CO. AG, Abt.111
(diese Nummer bitte angeben).
Postfach 1948, 7850 Lörrach.

grawo mobil — Reisewagen



baut aus Ihrem VW-, DB-, Toyota-Kasten/-Kombi/-Bus einen modernen Motorcaravan mit Hubdach oder auch als Hochraumwagen. Langjährige Erfahrung.
Wohnmobilbau Gerhard Grau, Abt. 2
Marktstr. 15a, 7022 Leinfelden-E 1, T. 0711/75 13 96

Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen



Preis DM **48,60**
+ Portokosten
sofort lieferbar
Luderer & Leidner
Seitenstr. 25
7122 Besigheim
Tel.: 071 43/318 17

KATALOG 80 – kostenlos
194 Seiten Tips und Zubehör für Aufnahme, Schnitt, Vertonung und Filmpflege. Präzisions-Magnetbespurung S8/N8/16 mm.
mda schmalfilmtechnik
7512 Rheinstetten 1/b. Karlsruhe
Bürgerstr. 4, Telefon 0721/51233

Dachzelte & alles für Globetrotter
ab 1290,-



Für Camper und Händler
Dachzeltprospekt gratis,
140 Seiten Globetrotterkatalog 4.-
Därr Expeditionsservice GmbH
Telefon 089/9031519
Hauptstr. 26, D-8011 Kirchheim

WARTUNGSFREIE
Starterbatterie



Banner

Im Fachhandel erhältlich

FAHRLEHRER (-IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt. Nach 2jähriger Tätigkeit beste Entfaltungsmöglichkeiten durch Errichtung eines eigenen Fahrschulbetriebes. Ausbildungsdauer 5 Monate. Aufklärungsschrift Z 182 **und Beraterbesuch kostenlos u. unverbindl.**
FAHRLEHRER-FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig, Tel. 05 31 / 37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

Werden Sie Ihr eigener Chef
mit einem eigenen, lukrativen Kleinunternehmen. X Beispiele bringt neuartige Wirtschaftszeitschrift. Mit allen Zahlen, Fakten, Adressen und Insidertips. Gratisinfo: Die Geschäftsidee, Moltkestr. 95/LR90, 5300 Bonn 2.

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S



STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau, D.A., Verwaltung, 3400 Göttingen, Ruf 05 51/3 10 31

Schallplatten
die nicht mehr im Handel erhältlich sind, aber auch die neuesten Schlager erhalten Sie preisgünstig durch uns. Fordern Sie kostenlos und unverbindlich unseren Katalog mit ca. 20 000 Titeln an.
KESS-VERSAND
Postfach 428 · 8700 Würzburg 25

Kostenlos
anfordern
Großen illustrierten
Münz-Katalog
PAUL R. KRAEMER · Friedrichstraße 5,
5000 Köln 1 · Tel. 0221-236066

Bei Bestellung bitte Kennwort: ACE angeben.

Der Faltcaravan mit dem Wohnwagen-Komfort





TRIGANO
● In nur 30 Sek. schlafbereit ● Luxus-Ausstattung serienmäßig ● Perfekt bis ins Detail ● Kein Faltcaravan bietet Ihnen mehr Vorteile.
Fordern Sie Informationsmaterial an: Bodo v. Sengbusch – Ede Kecskeméti
Alte B 9 · Postfach 68-5 · 5403 Mülheim b. Koblenz · Telefon 0 26 37/6 31 64

Jetzt neu
Katalog für Wintercamping und Wohnwagenzubehör
Große Auswahl an Vorzelten zu günstigen Winterpreisen! Einmaliges Angebot an Wohnwagenzubehör! Dazu: als Gratisbeilage ein interessantes Geschenkemagazin und ein Journal über sinnvolle Ferien- und Freizeitgestaltung. Vorteilhafte Zahlungsweise – nach Warenerhalt oder in bequemen Raten. Katalog noch heute anfordern.



Gutschein für den neuen Gratis-Katalog 80/81
Name
Straße
PLZ/Ort

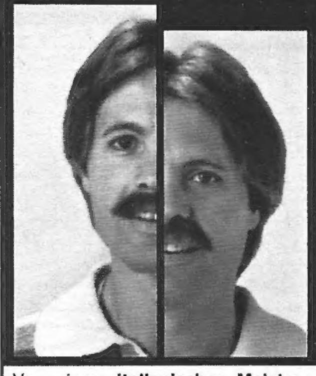
Fritz Berger, Camping-Spezialversandhaus, Hausfach 10, 8430 Neumarkt/Opf.

FÜHRERSCHEINE
In 2–3 Wochen! Urlaub und Erholung! Auch Beendigung angefang. Kurse! Freiprospekt
Ferienfahrschule/Lkw + Busschule **HENSE**
8562 HERSBRUCK/BAY. ☎ 091 51/22 15

Alles für den Reisemobil-Ausbau.
Fenster, Heizung, Tanks, etc. Fordern Sie bitte Prospekt an. Gösser GmbH, Giesestraße 1, 5860 Iserlohn, Tel. 0 23 71/4 01 01

Führerschein-Intensiv-Kurse
Klasse 3 + 1: 2 bis 3 Wochen
Klasse 2: 8 Tage
Fahrschule Hack · Michaelstraße 2
7000 Stuttgart 70 · Te. 07 11/76 49 62

GRÖSSER
bis zu 12 cm
mit den berühmten BERTULLI-SCHUHEN



Von einem **italienischen Meister-Schuhmacher** entwickelt, **Bertulli-Schuhe sind elegant, herrlich bequem und sehen wie normale Schuhe aus** (ohne superhohe Sohlen oder Absätze). **Echtes Leder.**
Mit Hilfe einer **unsichtbaren Spezialeinlage** lassen sie Ihre Körpergröße jedoch tatsächlich um **bis zu 12 cm** zunehmen. Sie haben keine Komplexe mehr im Büro, in Gesellschaft oder wenn Sie mit einer Dame ausgehen. Sie werden sich selbst voller Stolz kaum wiedererkennen.
Über 25 Modelle - Schuhe, Stiefel, Stiefeletten - aus echtem, weichem Leder. **Fordern Sie unbedingt Ihren farbigen Gratiskatalog an bei:**
Kunst & Leben GmbH, Abt.1907, Postfach 1910, 7600 Offenburg

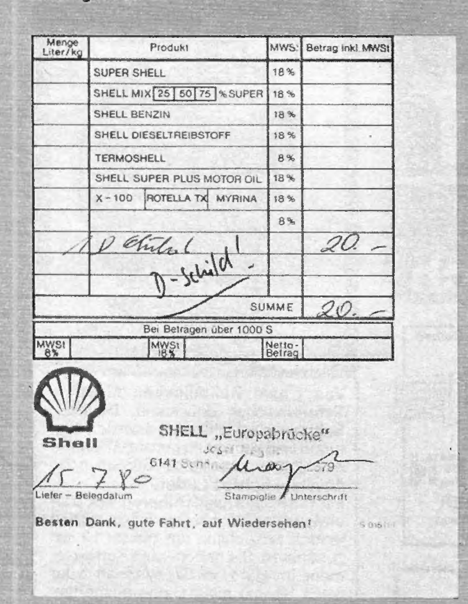
Autofahrer: Hier steht drin, was der Lackiermeister nie verrät.



Lackreparaturen am Auto? Selbermachen – wie gelernt!
Diese Broschüre verrät alle Tricks und sagt Ihnen wie's geht.

Antwortcoupon: Senden Sie mir die Broschüre »Die Technik der Lackreparatur für Autofahrer und Heimwerker«, Schutzgebühr DM 2,50 in 50er Briefmarken. In Briefhülle mit deutlichem Absender einsenden an:
KURT VOGELSANG GmbH
Postfach 1140, 6954 Hassmersheim

15. juli



Menge Liter/kg	Produkt	MWSt	Betrag inkl. MWSt
	SUPER SHELL	18 %	
	SHELL MIX 25 50 75 % SUPER	18 %	
	SHELL BENZIN	18 %	
	SHELL DIESELTREIBSTOFF	18 %	
	TERMOSHELL	8 %	
	SHELL SUPER PLUS MOTOR OIL	18 %	
	X-100 ROTELLA TX MYRINA	18 %	
		8 %	
	D-Schild!		20.–
	SUMME		20.–

Bei Betragen über 1000 S

MWSt 8%		MWSt 18%		Netto-Betrag	

SHELL „Europabrücke"
6141 Schönberg

15. 7. 80
Liefer – Belegdatum

Stampiglie / Unterschrift

Besten Dank, gute Fahrt, auf Wiedersehen!

marktwirtschafts-theorie an der deutsch-oesterreichischen grenze. ein reporter-team hat (ausnahmsweise) kein d-schild am brandneuen auto. was zuhause im ace-warenshop fuer 75 pfennig kaeuflich gewesen waere, kostet an der shell-station ''europabruecke'' in schoenberg an der ohnehin teuren, mautpflichtigen brenner-autobahn 20 schilling, also fast drei mark. wie war das doch mit angebot und nachfrage?

16. juli

sicher ist sicher, dachten sich die oesterreichischen strassenwaerter: sie ueberklebten das schild ''benzincoupons'' nur, - obwohl es in italien derzeit keine gutscheine mehr gibt. wenns mal wieder billiger wird, kann man ja die folie einfach abreissen...

17. juli

auf den heisshunger deutscher touristen spekulieren italienische gastwirte. in jesolo entdeckte lenkrad-fotograf hans peter feddersen diese kneipen-reklame: hier kocht die mutter selbst,

auf der rueckseite des gebaeudes prangte der slogan: ''hier kannste futtern wie bei muttern''.



AMBULANCE BERNARD
S.V.P RADIO-TAXI
Jours & Nuits Dimanches & Fêtes
6, place Pont Guern 87.24.48 Bureau
22, rue Pasteur 87.02.60 Domicile
29120 PONT-L'ABBÉ
à votre service 24h sur 24

8. august

den bernhardiner als zeichen der hilfe gibt es nicht nur in der schweiz (hospiz st. bernhard). auch die rund 90 pannenfahrzeuge des ace und die des arboe werden bernhardiner genannt.

und in pont-l'abbe in der suedwestlichen bretagne gibt es einen krankenwagen-dienst mit dem namen ambulance bernard: das firmenschild ist ein echter schweizer bernhardiner.

15. august

was tun die bloss mit den 100 alten verbandkaesten? fragte sich so mancher leser, als er von unserer umtauschaktion erfuhr. es war ja nicht alles unbrauchbar, was da so in den behaeltnissen vorgefunden wurde.

wir haben eine loesung fuer den mull und fuer den muell gefunden: was noch einwandfrei und hygienisch war, wurde saeuberlich sortiert. dreieckstuecher, sicherheitsnadeln, verbandstoffe, mull, binden, scheren.

dann wurde das material zur tuebinger weltapotheke geschickt, eine institution, die nur wenig bekannt ist. fuer rund 2,4 millionen mark medikamente hat die weltapotheke allein im vergangenen jahr in mehr als 60 laender., beispielsweise nach tansania, kambodscha und ghana, verschickt.

in der ''weltapotheke'', die auch aerzte muster und spenden der pharma-industrie verschickt, arbeiten hauptsaechlich zivildienstleistende.

der unbrauchbare rest der aktion (weitaus mehr als die haelfte) flog auf den hausmuell, - nur rund 80 kreidestueckchen landeten in einem kindergarten...

28. august

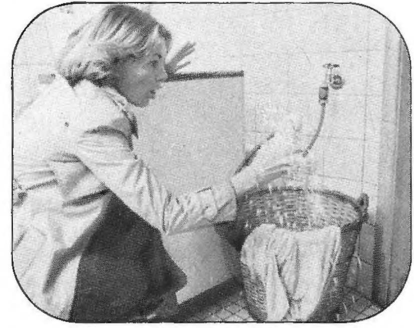


ob er wohl an das beruehmte bronzene vorbild gedacht hat? wigg siegl, seit vielen jahren hervorragender illustrator der notwendigerweise juristisch-trockenen, aber dennoch verstaendlichen rechts-geschichten von wolfgang vogt, hat an august rodin gedacht und an seine beruehmte plastik ''der denker'', hier das original, eines der meist fotografierten und bekanntesten werke des beruehmten franzoesischen kuenstlers

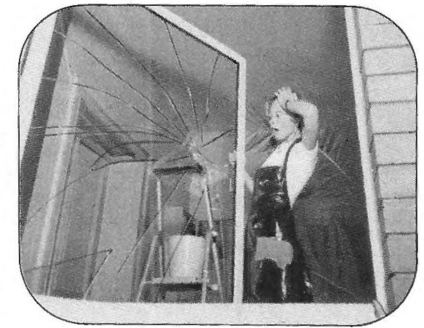
31. august

die redaktion sucht einen cleveren, ruestigen, kontaktfreudigen, mobilen und unabhaengigen idealisten: ein gerade pensionierter polizeibeamter mit genuegend fahrpraxis, der unser land kennt und an rund 200 tagen im jahr unterwegs sein koennte, waere der ''idealpartner'' fuer eine geschichte, ueber die wir noch nicht viel sagen wollen. wer glaubt, er sollte sich dafuer interessieren, moege uns bitte ein paar zeilen schreiben (derzeitige taetigkeit, wohnort, beruf, telefon). wir melden uns umgehend.

Dem Hausrat kann so viel passieren.



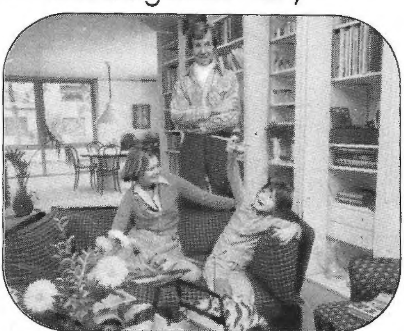




„Die Familie sichern bedeutet, auch das zu sichern, was man sich aufgebaut hat",







sagt Vater Hausmann.

Aber vertrauen Sie einer starken Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge

Die Volksfürsorge informiert:

Täglich werden Millionenwerte vernichtet, wird über Brandkatastrophen, Einbrüche, Raubüberfälle und Stürme berichtet. Durch das Fernsehen oder die Zeitung sind Sie immer dabei.

Und es könnte auch Sie treffen. Deshalb gilt es vorzubeugen! Durch den Abschluß unserer Verbundenen Hausratversicherung.

Wir können natürlich nicht verhindern, daß es bei Ihnen brennt oder durch einen Rohrbruch das Schlafzimmer überschwemmt wird. Doch keine Sorge, wenn es passiert ist, dann hilft die Volksfürsorge-Hausratversicherung. Sie kostet für 1.000 DM Versicherungssumme 2,10 DM im Jahr.

Einer unserer 35.000 Mitarbeiter berät Sie gern.

JWT 0-669

Dieses kleine Meisterstück im Ford Gleichdruckvergaser hilft zu sparen: Das Venturi-Ventil, das die Luft- und Treibstoff-Mengen genau dosiert.

Sein Gleichdruckvergaser spart ganz schön Benzin. Was Ihnen der Ford Taunus sonst noch alles bietet, zeigt mit Sicherheit Ihre Probefahrt.

FORD TAUNUS 1.6 L

Schauen Sie dem zuerst mal unter die Haube: Dieser Motor bringt Sie schnell weiter – geschmeidiger, umweltfreundlicher und dazu noch sparsam. Wie er das schafft? Mit seinem Ford Gleichdruckvergaser nach dem Vario-Venturi-System. Der verwirbelt die Luft und das Benzin so effektiv, daß aus jedem Tropfen wertvollen Kraftstoffs sichere Kraft wird.

Dafür sorgt auch sein thermostatisch gesteuerter Lüfter. Der läuft nur dann mit voller Leistung, wenn der Motor wirklich Kühlung braucht. Das spart Kraft und zusätzlich Benzin.

Vergleichen Sie mal: Verbrauchswerte nach DIN für den 1.6-Liter-Motor (54 kW/73 PS) bei konstant 90 km/h 7,1 l, bei konstant 120 km/h 9,5 l, im Stadtverkehr 10,5 l Superbenzin auf 100 km. Werte, die heutzutage bares Geld wert sind.

Der Ford Taunus 1.6 L hat auch sonst, was für Sie wichtig ist. Sicherheit und Komfort. Testen Sie ihn durch die Kurven und übers Kopfsteinpflaster. Sauber abgestimmtes Breitspur-Fahrwerk. Langer Radstand. Gasdruck-Stoßdämpfer hinten.

Mit dem Ford Taunus 1.6 L können Sie vernünftig sparen beim Fahren. Und bei aller Vernunft die Vorteile einer gut ausgestatteten Limousine genießen.



VERNUNFT AUF LITER UND TROPFEN.

Ford